

## REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado



**José Carlos Ribeiro Ferrão Gomes**

(Licenciado)

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em  
Arquitetura, especialização em Urbanismo

### **Orientação Científica:**

Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Professor Doutor José Luís Mourato Crespo

### **Júri:**

Presidente: Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Vogal: Professor Doutor Luís Alberto Torres Sanchez Marques de  
Carvalho

Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, Março, 2019









## **Agradecimentos**

Agradeço aos meus orientadores, o Professor Doutor Pedro Conceição Silva George, e o Professor Doutor José Luís Mourato Crespo, por todo o acompanhamento e disponibilidade, ajudaram-me imenso neste percurso.

Quero também agradecer a todos os meus colegas que me ajudaram e me acompanharam durante esta etapa da minha vida.

Aos meus pais por todo o tempo e paciência que têm tido neste percurso, às minhas avós que contribuíram muito para este trabalho, e um agradecimento especial à minha Tia Natália que faleceu em 2017 e que sempre me ajudou em tudo o que eu precisava e um agradecimento também ao resto da minha família por todo o apoio e amor.

Por último, mas não menos importantes, a todos os meus amigos fora do percurso académico que contribuíram para este gratificante percurso.

A todos estes um muito obrigado, pois sem eles a realização deste trabalho não seria possível.

Muito obrigado a todos.

Título

Requalificação de Subúrbios Habitacionais

Subtítulo

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

Nome

José Carlos Ribeiro Ferrão Gomes

Orientação Científica

Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Professor Doutor José Luís Mourato Crespo

Projeto Final de Mestrado elaborado para a obtenção do Grau de  
Mestre de Arquitetura, especialização em Urbanismo

Documento Provisório

Lisboa, Janeiro, 2019

## **Resumo**

Este trabalho aborda o tema da requalificação de subúrbios habitacionais, em que o espaço público irá ser um elemento para promover a ligação entre os vários espaços da urbanização.

Os subúrbios habitacionais são áreas que na sua maioria são deixadas para segundo plano, as pessoas que residem nestas áreas sofrem as consequências, como a falta de quantidade e qualidade de espaços públicos. Para inverter esta situação serão estudadas e analisadas formas de reverter esta situação.

O espaço público será o elemento fundamental desta estratégia, será um elemento de união, de modo a criar novas vivências e dinâmicas nos subúrbios habitacionais.

O caso de estudo é a Urbanização da Barrada no Carregado, o estudo desta urbanização foi escolhido devido à sua localização, às características típicas de subúrbios da região de Lisboa, ainda que não pertença formalmente à Área Metropolitana de Lisboa.

Com o estudo desta urbanização pretende-se identificar as principais carências e identificar pontos fortes e oportunidades, com intenção de elaborar uma estratégia de requalificação dos espaços públicos desta urbanização.

Neste projeto serão utilizadas várias escalas de intervenção, desde o município até ao espaço público, de modo a que este projeto consiga cumprir os objetivos estabelecidos.

### **Palavras-chave:**

Subúrbios Habitacionais; Vazios; Requalificação Urbana;  
Espaço Público.

Title

Requalificação de Subúrbios Habitacionais

Subtitle

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

Name

José Carlos Ribeiro Ferrão Gomes

Scientific Supervisor

Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Professor Doutor José Luís Mourato Crespo

Integrated Master Degree in Architecture with Specialization in  
Urbanism

Lisbon, January 2019

## **Abstract**

This paper deals with the suburban requalification housing, where public space will be an element to promote the link between the various spaces of urbanization. The residential suburbs are areas that are mostly left in the background and the people living in these areas suffer the consequences; such as the lack of quantity and quality of public spaces. To reverse this situation there will be studied ways to reverse this situation. Public space will be the fundamental element of this strategy, it will be an element of unity, in order to create new experiences and dynamics in the housing suburbs. The case study of this urbanization was chosen due to its location, it has the typical characteristics of the suburbs of the Lisbon region, although it does not belong to the Lisbon metropolitan area. The study of this urbanization intends to identify the main deficiencies, strengths and opportunities, with the intention of elaborating a strategy of requalification of the public spaces. In this project there will be used various scales of intervention, from the municipality to the public space, so that this project can achieve the established objectives.

## **Keywords:**

Housing Suburbs; Urban Voids ; Urban Requalification; Public Space.

## ÍNDICE

Agradecimentos	5
Resumo	7
Abstract	9
Índice de Figuras	11
Lista de siglas e acrónimos	15
<b>01   INTRODUÇÃO</b>	<b>16</b>
1.1   O tema e a problemática	17
1.2   Delimitação da área de estudo	17
1.3   Os objetivos a atingir	19
1.4   A Metodologia e as técnicas de abordagem	22
1.5   Estrutura e organização do trabalho	23
<b>02   O ESPAÇO PÚBLICO E A URBANIZAÇÃO</b>	<b>27</b>
2.1   Processos de urbanização: os subúrbios habitacionais	29
2.2   Os vazios urbanos e os espaços expectantes	37
2.3   Estratégias de intervenção: requalificação Urbana	42
2.4   O espaço público como elemento do projeto urbano	48
2.5   Síntese	54
<b>03   PROJETOS DE REFERÊNCIA</b>	<b>55</b>
3.1   Projetos de referência nacionais	57
3.2   Projetos de referência internacionais	61
3.3   Síntese	65
<b>04   CASO DE ESTUDO: URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO</b>	<b>67</b>
4.1   Enquadramento e análise do território	68
4.1.1   Alenquer	69
4.1.2   Carregado	70
4.1.3   Urbanização da Barrada	73
4.2   Caracterização social e demográfica da população	78
4.3   Perspetivas da população sobre as necessidades	83
4.4   Os planos, os programas e os projetos	85
4.5   Diagnóstico SWOT	88
<b>05   PROPOSTA DE INTERVENÇÃO</b>	<b>90</b>
5.1   Objetivos e Estratégia de Intervenção Urbana	91
5.2   Objetivos da proposta de intervenção	98
5.3   Programa Base	102
<b>06   CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>109</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>113</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>118</b>

## Índice de Figuras

FIG. 1   EVOLUÇÃO DA VILA DO CARREGADO. FONTE: (DO AUTOR, 2016).	18
FIG. 2   VISTA AÉREA DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (PINTO, 2014).	18
Disponível em: <a href="http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html">http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html</a> [consultado em Março 2018].	
FIG. 3   ARMAZÉM LOGÍSTICO NO CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	18
FIG. 4   TRÂNSITO NAS HORAS DE PONTA NA AV. DAS DESCOBERTAS (DO AUTOR, 2018).	19
FIG. 5   ACESSOS À ESCOLA DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	19
FIG. 6   FOTOGRAFIA AÉREA DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (PINTO, 2014).	29
Disponível em: <a href="http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html">http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html</a> [consultado em Março 2018].	
FIG. 7   PLANTA DA PRIMEIRA FASE DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (CMA, 2018).	31
FIG. 8   NÓ RODOVIÁRIO NO CARREGADO. FONTE: (UFCC, 2018).	35
Disponível em: <a href="http://www.carregado.pt">http://www.carregado.pt</a> [consultado em Outubro 2018].	
FIG. 9   CENTRAL TERMOELÉTRICA DO CARREGADO (SILVA, 2018).	36
Disponível em: <a href="https://www.fundamental-diario.pt/2018/06/20/carregado-trabalhadores-da-central-termoelectrica-com-2-meses-de-salarios-em-atraso/">https://www.fundamental-diario.pt/2018/06/20/carregado-trabalhadores-da-central-termoelectrica-com-2-meses-de-salarios-em-atraso/</a> [consultado em Dezembro 2018].	
FIG. 10   INTERIOR DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	36
FIG. 11   TERRENO VAZIO NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2010).	38
FIG. 12   REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (PINTO, 2016).	42
Disponível em: <a href="https://www.facebook.com/maisbarrada/photos/pcb.2003150013267479/2003145509934596/?type=3&amp;theater">https://www.facebook.com/maisbarrada/photos/pcb.2003150013267479/2003145509934596/?type=3&amp;theater</a> [consultado em Junho 2018].	
FIG. 13   PASSEIG DE ST JOAN BOULEVARD LOLA-DOMÈNECH (DOMÈNECH, 2017).	48
Disponível em: <a href="http://www.landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/">http://www.landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/</a> [consultado em Maio 2018].	
FIG. 14   ANTES DE DEPOIS D INTERVENÇÃO NA RUA DE CAMPOLIDE (CML, 2016).	57
Disponível em: <a href="http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/rua-de-campolide">http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/rua-de-campolide</a> [consultado em Setembro 2018].	
FIG. 15   EVENTO CULTURAL NA NOVA PRAÇA DE CAMPOLIDE (JFC, 2016).	58
Disponível em: <a href="http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/praca-de-campolide-devolvida-as-pessoas">http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/praca-de-campolide-devolvida-as-pessoas</a> [consultado em Setembro 2018].	
FIG. 16   PRAÇA DO SALDANHA ANTES DA INTERVENÇÃO (CML, 2016).	59

Disponível em : <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 17 | PRAÇA DO SALDANHA DEPOIS DA INTERVENÇÃO (CML, 2016). 59

Disponível em : <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 18 | PLANTA GERAL DA INTERVENÇÃO NAS PRAÇAS ST. JOHANNESPLAN & THE KONSTHALL SQUARE (ARCHDAILY, 2015). 61

Disponível em : <https://www.archdaily.com.br/br/785088/st-johannesplan-and-praca-konsthall-white> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 19 | PERSPETIVA FINAL NO EIXO VIVO DE MARINGÁ (LIRA, 2018). 64

Disponível em : <http://www.concursoeixomaringa.com/site/1/participacoes> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 20 | PERSPETIVA DO EIXO VIVO DE MARINGÁ DURANTE A NOITE (LIRA, 2018). 64

Disponível em : <http://www.concursoeixomaringa.com/site/1/participacoes> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 21 | PERSPETIVA DO EIXO VIVO DE MARINGÁ DURANTE O DIA (LIRA, 2018). 65

Disponível em : <http://www.concursoeixomaringa.com/site/1/participacoes> [consultado em Setembro 2018].

FIG. 22 | ENQUADRAMENTO DO CONCELHO DE ALENQUER NO DISTRITO DE LISBOA (CMA, 2012). 68

Disponível em : <http://www.cm-alenquer.pt/plataforma/home/ListaDocsPublicosUI.aspx> [consultado em Março 2018].

FIG. 23 | VILA DE ALENQUER (CMA, 2012). 69

FIG. 24 | LOCALIZAÇÃO DA UNIÃO DE FREGUESIAS DO CARREGADO E CADAFAIS NO CONCELHO DE ALENQUER (CMA, 2012). 70

FIG. 25 | RIO TEJO VISTO NA VALA DO CARREGADO (CALLIXTO, 2015). 71

Disponível em : <http://porfragasepragas.blogspot.com/2015/10/vfx.html> [consultado em Dezembro 2018].

FIG. 26 | ESTAÇÃO PROVISÓRIA DO CARREGADO NA PRIMEIRA VIAGEM FERROVIÁRIA EM PORTUGAL (LEITE, 2011). 71

Disponível em : <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2011/05/inauguracao-dos-caminhos-de-ferro-em.html> [consultado em Setembro 2018].



FIG. 27   ANÁLISE E COMPARAÇÃO DE ÁREAS DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	75
FIG. 28   PLANTA DE FUNCIONALIDADES DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	76
FIG. 29   GRÁFICO DOS ANOS DE CONSTRUÇÃO DOS EDIFÍCIOS DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	76
FIG. 30   GRÁFICO DE Nº DE PISOS DOS EDIFÍCIOS DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	77
FIG. 31   GRÁFICO DA SITUAÇÃO DOS ALOJAMENTOS DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	77
FIG. 32   FOTOGRAFIA AÉREA DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA NO CARREGADO (PINTO, 2014).	78
Disponível em:	
<a href="http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html">http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2014/08/carregado.html</a>	
[consultado em Março 2018].	
FIG. 33   AVENIDA DAS DESCOBERTAS (PINTO, 2014).	78
FIG. 34   NÚMERO DE INDIVÍDUOS RESIDENTES NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	79
FIG. 35   MAPA DAS SECÇÕES ESTATÍSTICAS DA URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	80
FIG. 36   GRÁFICO DE PERCENTAGEM DE INDIVÍDUOS RESIDENTES NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA POR GÉNERO (DO AUTOR, 2018).	81
FIG. 37   GRÁFICO DE DISTRIBUIÇÃO ETÁRIA DOS INDIVÍDUOS RESIDENTES NO CONCELHO DE ALENQUER, VILA DO CARREGADO E URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	81
FIG. 38   GRÁFICO DA SITUAÇÃO LABORAL DOS INDIVÍDUOS RESIDENTES NO CONCELHO DE ALENQUER, VILA DO CARREGADO E URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	82
FIG. 39   GRÁFICO DE HABILITAÇÕES DOS INDIVÍDUOS RESIDENTES NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	82
FIG. 40   ILUMINAÇÕES NATALÍCIAS NA VILA DE ALENQUER. (CMA, 2017)	84
FIG. 41   PARQUE DE ESTACIONAMENTO PROVISÓRIO DE PESADOS NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	84
FIG. 42   ANTIGO SUPERMERCADO DOS "VALLIS" (DO AUTOR, 2018).	85
FIG. 43   GRAFFITIS NO ESPAÇO DO ANTIGO SUPERMERCADO DOS "VALLIS" (DO AUTOR, 2018).	85
FIG. 44   MAPA DA ESTRATÉGIA DO EIXO CENTRAL, CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	91
FIG. 45   EXEMPLO DE UM DOS ESPAÇOS VAZIOS NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	92
FIG. 46   PROPOSTA DE DESVIO DE TRÂNSITO PESADO DO INTERIOR DA VILA DO CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	93
FIG. 47   MAPA DA SITUAÇÃO ATUAL NA AVENIDA DAS DESCOBERTAS, CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	94

FIG. 48   SITUAÇÃO ATUAL DAS ESTRADAS, LOCAIS DE ESTACIONAMENTO E ESPAÇOS VERDES NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO (DO AUTOR, 2018).	95
FIG. 49   ÁREA DE INTERVENÇÃO (DO AUTOR, 2018).	96
FIG. 50   ESPAÇOS PÚBLICOS A REQUALIFICAR E PONTOS DE DINAMIZAÇÃO (DO AUTOR, 2018).	98
FIG. 51   ESPAÇO DEDICADO AO AUTOMÓVEL NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	100
FIG. 52   ACIDENTE NA AVENIDA DAS DESCOBERTAS (DO AUTOR, 2019).	101
FIG. 53   ESTRATÉGIA PARA MELHORIAS NA MOBILIDADE PEDONAL (DO AUTOR, 2018).	101
FIG. 54   ESPAÇOS PÚBLICOS ATUAIS NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	102
FIG. 55   ESPAÇO PÚBLICO DOMINADO PELO AUTOMÓVEL NA URBANIZAÇÃO DA BARRADA (DO AUTOR, 2018).	102
FIG. 56   MAQUETE DE ESTUDO DA SOLUÇÃO ENCONTRADA PARA O EIXO (DO AUTOR, 2018).	103
FIG. 57   MAQUETE DE ESTUDO DA URBANIZAÇÃO CASO O EIXO FOSSE PLANEADO DESDE O INÍCIO (DO AUTOR, 2018).	103
FIG. 58   PLANTA GERAL DO EIXO PROPOSTO (DO AUTOR, 2018).	104
FIG. 59   ZONA NORTE DO EIXO (DO AUTOR, 2018).	105
FIG. 60   PRAÇA CENTRAL DO EIXO (DO AUTOR, 2018).	105
FIG. 61   AV. DAS DESCOBERTAS (DO AUTOR, 2018).	106
FIG. 62   INTERVENÇÃO NO ESTACIONAMENTO, E LIGAÇÃO COM O EIXO (DO AUTOR, 2018).	107
FIG. 63   ZONA SUL DO EIXO (DO AUTOR, 2018).	108

## Lista de siglas e acrónimos

**A1** – Autoestrada Nº 1

**A10** – Autoestrada Nº 10

**AMB** – Associação Mais Barrada

**AML** – Área Metropolitana de Lisboa

**CMA** – Câmara Municipal de Alenquer

**CML** – Câmara Municipal de Lisboa

**EUA** – Estados Unidos da América

**PFM** – Projeto Final de Mestrado

**GNR** – Guarda Nacional Republicana

**INE** – Instituto Nacional de Estatística

**JFC** – Junta de Freguesia de Campolide

**Nº1** - Estrada Nacional Nº1

**Nº3** – Estrada Nacional Nº3

**NAL** – Novo Aeroporto de Lisboa

**PAI-CD** – Plano de Ação Integrado - Comunidades Desfavorecidas

**PAMUS** – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável

**PARU** – Plano de Ação de Regeneração Urbana

**PDM** – Plano Diretor Municipal

**PEDU** – Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

**PROT-AML** – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

**PROT-OVT** – Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

**SWOT** – Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities e Threats (Ameaças).

**TCSP** – Transporte Coletivo em Sítio Próprio

**TGV** – Train à Grande Vitesse (Comboio de Alta Velocidade)  
(Oportunidades) e Threats (Ameaças).

**UFCC** – União de Freguesias de Carregado e Cadafais

## 01 | INTRODUÇÃO

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

## **1.1 | O tema e a problemática**

A escolha do tema Requalificação de Subúrbios Habitacionais baseia-se na problemática do grande crescimento suburbano. Os subúrbios são zonas com grande capacidade de atração, reúnem condições favoráveis e vantajosas para aqueles que procuram um território que concilie da melhor forma o preço das habitações com a qualidade de vida.

Devido a estes fatores os subúrbios representam um conjunto de desafios para os urbanistas, que se vêm confrontados com problemas como as questões ambientais, sociais, especulações de terrenos, falta de espaços públicos de qualidade, assimetrias sociais, entre outras questões.

A diversidade de tipologias e morfologias nestas áreas necessitam de diferentes estratégias e respostas específicas para cada área.

## **1.2 | Delimitação da área de estudo**

A área urbana do concelho de Alenquer tem características semelhantes a tantas outras áreas urbanas pertencentes à da grande Lisboa, como as características urbanísticas, arquitetónicas, sociais, e também pelo facto de ser nas periferias das grandes cidades que se verificam as maiores deslocações de pessoas para efeitos de trabalho nas várias atividades económicas.

No entanto esta área urbana é relativamente recente. Com o aparecimento de indústrias e armazéns logísticos nas zonas periféricas da vila do Carregado, começa-se a notar um crescimento em comparação com o resto do concelho. A partir da década de 70, e especialmente na década de 80 e até aos dias de hoje que estas áreas sofrem alterações sem precedentes.

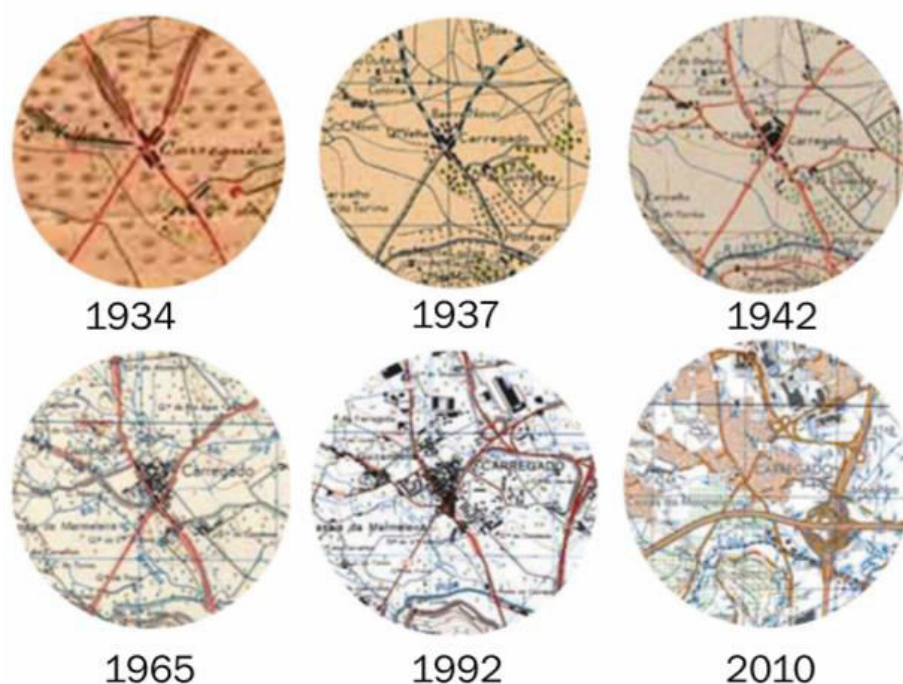


Fig. 1 | Evolução da vila do Carregado. Fonte: (Do autor, 2016).

Com o aparecimento de novas indústrias de diversos domínios, novas vias de comunicação, particularmente a autoestrada do norte, estas



Fig. 2 | Vista aérea da Urbanização da Barrada (Pinto, 2014).



Fig. 3 | Armazém logístico no Carregado (Do autor, 2018).

têm uma influência direta na vila do Carregado, seguindo a importância que sempre teve nos meios de comunicação terrestre e fluvial, entre o norte e o sul do país. A construção de novas urbanizações fez com que se atingisse números elevados de habitações e alojamentos e o aparecimento de gentes das mais variadas origens, de outras zonas de Portugal, provenientes das ex-colónias portuguesas e de países de Leste. Numa fase inicial vêm apenas para trabalhar, mas acabam por se instalar e em seguida trazem as suas famílias e acabam por ficar definitivamente.

Nos dias de hoje, com base na observação direta no local, conclui-se que há uma mobilidade e um deslocamento de pessoas que

viviam em zonas suburbanas mais próximas de Lisboa que decidiram mudar-se para o concelho de Alenquer, maioritariamente para as áreas urbanas, para viver ou trabalhar. Este facto pode ter como justificação a elevada oferta de habitação a preços convidativos em comparação com outras áreas mais próximas de Lisboa e também pela oferta de emprego existente na região.

Com base numa primeira análise um dos principais problemas deste território é a ausência de espaços públicos de qualidade na urbanização da Barrada, atualmente e devido à falta de garagens, onde o espaço público é ocupado maioritariamente por estacionamento. É também de realçar o facto de os equipamentos como escolas, ou equipamentos de carácter desportivo estarem localizados nas extremidades da vila do Carregado e sem acessos minimamente cuidados, o que coloca em questão a segurança com que as pessoas se deslocam para estes locais. Para acentuar mais este problema o Carregado tem no seu interior um cruzamento muito problemático em que se cruzam duas das principais estradas nacionais do país, a Estrada Nacional Nº1 e a Nº3. Estas estradas fazem com que por dia o Carregado seja atravessado por centenas de veículos pesados.



Fig. 4 | Trânsito nas horas de ponta na Av. das Descobertas (Do autor, 2018).



Fig. 5 | Acessos à escola da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

### 1.3 | Os objetivos a atingir

A organização e a sequência do trabalho irá começar por lançar algumas questões de partida que pretendem ser o fio condutor do trabalho. Depois para a sua análise e consecução serão apresentados os objetivos (O) e as questões de trabalho (QT) que estão organizados desta forma pois estão diretamente relacionados.

*Questão de partida:*

- *De que modo a ausência de espaços públicos de qualidade pode influenciar o dia-a-dia das pessoas que habitam nessa área, e que melhorias seriam desejadas pelos habitantes desse território?*

A questão prende-se em saber se a inexistência de espaços públicos de qualidade onde se possa passar um bom tempo influencia a forma de estar na vida das pessoas que aqui residem e quais seriam as melhorias que estas quereriam ver no futuro.

Em paralelo com os objetivos da Câmara Municipal de Alenquer, o projeto pretende requalificar áreas de espaço público e/ou propor novos equipamentos ou serviços inexistentes nesta área.

(O1) Requalificar espaços públicos.

*Porquê?*

As sucessivas urbanizações e operações de loteamento que foram levadas a cabo nesta área, não deixaram explícito o uso dos espaços públicos, o que levou a que com o aumento significativo de automóveis consumisse esse espaço quase na sua totalidade, deixando poucas áreas verdes e espaços de público de qualidade para as pessoas que ali habitam.

*Como?*

(QT1) Reduzir o espaço destinado ao automóvel, e criar mais segurança para os peões.

(QT2) Qualificar o Espaço público existente, que hoje em dia é apenas espaços com relva sem identidade.

(O2) Propor novos equipamentos e serviços para esta área.

*Porquê?*

Esta área conta com mais de dez mil habitantes e não tem um único espaço cultural, não existe biblioteca, auditórios, espaços polivalentes, no que diz respeito ao desporto o que existe pertence a um clube desportivo. Em relação a equipamentos apenas conta com um centro de saúde construído recentemente que não consegue suportar a procura que tem.



*Como?*

(QT3) Propor a criação de equipamentos culturais, desportivos

(QT4) Utilizar estes equipamentos para integração social de alguns jovens e adultos que vivam em condições precárias.

(O3) Redução do Tráfego de veículos pesados no interior da vila do Carregado.

*Porquê?*

Com os cruzamentos de eixos rodoviários existentes no Carregado, e com a quantidade de armazéns logísticos nas proximidades são centenas de veículos pesados que todos os dias atravessam a vila do carregado diariamente, o que se torna um problema não são em termos de poluição como de segurança. Existindo alguns nós de autoestradas próximos ao carregado não se justifica que os veículos pesados tenham que atravessar a vila quando têm caminhos alternativos.

*Como?*

(QT5) Com a existência de várias autoestradas nas proximidades e dois vários nós de acesso às mesmas nas extremidades do Carregado, os veículos pesados fariam um caminho alternativo por esses mesmos nós evitando assim a circulação no interior da vila. Seriam feitas algumas exceções para o comércio local.

(O4) Perceber o que são e como funcionam alguns dos Subúrbios Habitacionais da área Metropolitana de Lisboa?

Perceber de que modo o Carregado se enquadra e se pode comparar em relação aos principais subúrbios habitacionais da área metropolitana de Lisboa.

(O5) Que consequências urbanísticas e impactos na vida das pessoas terão estas áreas?

Perceber se estas áreas funcionam, perceber os seus problemas, vantagens, e até que ponto estes problemas ou vantagens condicionam ou melhoram a vida das pessoas.

(O6) Conceito de Espaço Público

Entender melhor os espaços públicos, como se formam, como funcionam, casos de sucesso. Compreender como são usados visto que são espaços que são usados diariamente por todos.

#### **1.4 | A Metodologia e as técnicas de abordagem**

Para este Projeto Final de Mestrado irá adotar-se uma metodologia de estudo de caso com um carácter qualitativo, em que se irá utilizar várias técnicas de recolha e análise de informação: Análise documental, observação direta, de modo a dar-nos uma melhor compreensão do objeto de estudo.

Este trabalho foi estruturado em quatro fases distintas mas interdependentes e relacionadas entre si.

A primeira fase passou pela pesquisa e recolha de documentos com a finalidade de obter uma definição conceptual da investigação e criação de um programa de estudo. Esta foi a base para o desenvolvimento de um programa de projeto de modo a responder a todos a problemas que surgiram na conceção do projeto final. Esta fase passou essencialmente pela recolha de documentos teóricos e observação e análise de casos de estudo nacionais e internacionais.

Numa segunda fase iniciou-se a análise do concelho de Alenquer que se dividiu em 3 etapas: I) estrutura urbana, II) história do local e III) análise social e humana. Para esta análise foram consultados documentos históricos, projetos executados, projetos propostos, dados estatísticos, e uma recolha e análise de dados no local, como contagem de número de veículos na avenida das Descobertas e levantamento do número de lugares de estacionamento.

Na terceira fase desenvolveu-se alguns desenhos esquemáticos que deram uma perceção das conclusões obtidas através das análises do território, retiradas das fases anteriores sobre a Urbanização da Barrada no Carregado. Estes esquemas mostraram: I) a identificação em desenho de possíveis problemas encontrados, II) a ligação de áreas desagregadas, III) a indicação de princípios que estruturam uma ideia e relacione os elementos existentes e IV) ideias e princípios de projeto.

Em suma, a fase de investigação composta pelas três fases acima referidas foi fundamental para a definição da intervenção no espaço público desta urbanização. A consulta e análise de bibliografia e a realização de observações *in situ* permitiram a colocação da questão principal de investigação e das hipóteses de trabalho.

A quarta fase foi focada na proposta do Projeto Final. A partir dos conhecimentos adquiridos nas fases anteriores e da análise do território definiu-se uma estratégia, um programa e uma escolha projetual, que passou por uma intervenção nos espaços públicos da urbanização da Barrada no Carregado.

A área de estudo e de intervenção localiza-se na urbanização da Barrada, no Carregado, vila que pertence ao concelho de Alenquer. O concelho de Alenquer é em grande parte composto por áreas de cariz rural, que marcam grande parte do concelho, e por outra, na parte mais a sul, dominada por uma área urbana onde se situa a união das freguesias do Carregado e Cadafais. Esta zona do concelho de Alenquer, que em termos de área é claramente inferior à área rural é por outro lado aquela que acolhe grande parte da população residente no concelho.

## **1.5 | Estrutura e organização do trabalho**

Este Projeto final de Mestrado é composto por 6 capítulos, que estão organizados da seguinte forma:

Capítulo 1 – Introdução, neste capítulo será referida a forma como vai ser abordado o trabalho, nomeadamente a sua estrutura, organização, objetivos, metodologia e uma breve apresentação da área de estudo.

Capítulo 2 – Enquadramento teórico, aqui serão desenvolvidos os conceitos presentes neste trabalho, seguindo uma lógica temporal, começando pelos subúrbios habitacionais, onde iremos perceber as suas particularidades, características e como surgem, de seguida iremos explorar o conceito de vazios, de modo a entender qual a sua relação com subúrbios habitacionais de modo a entender como

surtem e qual a sua importância destes espaços nas cidades. De seguida, abordaremos as estratégias de intervenção, neste caso a requalificação urbana, onde iremos abordar este tipo de intervenção e de modo a permitir uma boa base teórica para ajudar a definir a melhor estratégia para a requalificação dos espaços públicos dos subúrbios habitacionais. De seguida iremos abordar o espaço público que serão os locais onde serão implementadas as estratégias de intervenção, neste ponto iremos procurar a melhor definição de espaço público e como perceber de que modo estes espaços influenciam o dia-a-dia das pessoas.

Capítulo 3 – Projetos de Referência iremos analisar casos de estudo nacionais e internacionais, que nos ajudem a desenvolver estratégias de intervenção para a área de estudo, bem como ver diferentes conceitos e estratégias de requalificação de espaços públicos, analisando os projetos nacionais “Uma praça em cada bairro” Rua de Campolide, “Eixo Central – Requalificação do Espaço Público”, e os casos internacionais, as praças St. Johannesplan & The Konsthall Square e o Eixo Vivo, Visão de futuro para o eixo monumental de Maringá.

No capítulo 4 – Caso de estudo: Carregado, Urbanização da Barrada, será feita a caracterização da área de estudo proposta, iniciando-se através de uma caracterização do município de Alenquer, onde se fará um enquadramento histórico e principais pontos de interesse no município, passando depois para a vila do Carregado onde se começa a aproximar da realidade da Urbanização da Barrada, onde irá ser feita uma análise mais profunda, ao nível da sua história, quantidade e qualidade dos espaços públicos, análise demográfica, perspetivas da população bem como os planos e projetos definidos para esta área. Para encerrar este capítulo será feita uma análise SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) de modo a identificar os pontos fortes e fracos da urbanização da Barrada para se incitar a estratégia de intervenção no capítulo seguinte.

Capítulo 5 – Proposta de Intervenção Urbana, neste capítulo será proposta uma estratégia de intervenção na urbanização da barrada, onde depois será selecionada uma área de intervenção

com vista a requalificar os espaços públicos, de modo a tornar estes espaços mais atrativos, e ativos tornando-os assim espaços requalificados que possam melhorar o dia-a-dia das pessoas que residem e que venham a utilizar estes espaços.

Capítulo – 6 Considerações Finais, será desenvolvida uma análise final sobre este projeto final de mestrado, e uma síntese em relação aos objetivos propostos no início do mesmo.



## 02 | O ESPAÇO PÚBLICO E A URBANIZAÇÃO

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

## 02 | O ESPAÇO PÚBLICO E A URBANIZAÇÃO

Neste capítulo será feita a contextualização dos vários conceitos relacionados com este PFM, vão ser apresentadas ideias e opiniões de vários autores.

Este capítulo divide-se em cinco partes, seguindo uma sequência lógica, para que se torne perceptível a escolha desta área para a intervenção proposta.

Na primeira parte serão abordados os processos de urbanização, com foco nos Subúrbios Habitacionais, para melhor entendimento e conhecimento das características destes locais e de forma a enquadrar a urbanização da Barrada.

De seguida iremos abordar os vazios urbanos e espaços expectantes. Este conceito surge como consequência dos resultados dos processos de urbanização e do planeamento urbano dos Subúrbios.

A terceira parte irá focar-se em exemplos de como aproveitar estes vazios urbanos e de modo a conciliá-los com a envolvente, através de estratégias de intervenção, mais especificamente a requalificação urbana.

De seguida iremos abordar o espaço público, onde vai ser definido o que é o espaço público, as suas vertentes, a sua importância e como pode influenciar o modo de vida das pessoas.

Após a análise de todos estes conceitos e da perceção da sequência temporal resultantes destes, iremos apresentar uma síntese que nos levará a perceber os primeiros pilares da intervenção que será proposta para a área de intervenção.



## 2.1 | Processos de urbanização: os subúrbios habitacionais



Fig. 6 | Fotografia aérea da Urbanização da Barrada (Pinto, 2014).

A palavra subúrbios é resultado da ligação entre o prefixo “sub” (que significa “por perto”; perto) e a palavra urbano (espaço edificado; Cidade), o que nos remete para a ideia de uma parte afastada da cidade. O conceito Subúrbio é utilizado tantas vezes e por tantas razões que nos dias de hoje se torna difícil encontrar uma definição clara e consensual.

A definição de subúrbio remete-nos para uma área que está longe da cidade, trata-se de um espaço que não é cidade mas também não é campo, inicia-se após o limite da cidade (Fróis, 2015, p. 13).

O grande aumento das mobilidades, regionais e locais, propiciado pelo automóvel, conjugado com alterações profundas na natureza do trabalho, tanto nos serviços, como na indústria e na agricultura – atividades que ganharam maior autonomia relativamente ao tempo e aos espaços-, contribuíram para aproximar os modos de vida das áreas urbanas e das áreas rurais (Gaspar, 2005).

O Conceito de Subúrbios pode ter significados diferentes dependente do contexto geográfico, nos EUA os subúrbios são áreas com baixa densidade de edificado, compostos por moradias com pequenos jardins, e os residentes apresentam características sociais e económicas semelhantes. Nestes locais os subúrbios são vistos como áreas com boa qualidade de vida e seguras. No contexto Europeu o conceito de subúrbio começa a aparecer após a segunda guerra mundial, onde aparece como uma solução para o problema habitacional resultante do pós Segunda grande. Surgem então novos

espaços fora das grandes cidades, compostos por complexos logísticos, grandes infraestruturas e complexos habitacionais unifuncionais (Fróis, 2015).

Focando-nos no caso europeu e com o foco central nos subúrbios habitacionais da área da grande Lisboa, os subúrbios são normalmente, e em primeira análise, considerados lugares de condições inferiores às que podem ser encontradas na cidade e nas áreas centrais, devido à sua dependência destas (Fróis, 2015).

As características mais comuns nestes aglomerados urbanos são: elevada densidade populacional; uma grande proximidade entre os edifícios; boa mobilidade entre as várias localidades e populações; segregação social e espacial a partir do preço do solo; problemas de planeamento em relação à localização de infraestruturas, serviços e equipamentos; estabilidade e pouca flexibilidade das construções que limita a organização do espaço.

A identificação de um subúrbio, qualquer que ele seja, independentemente do tempo ou do lugar, implica uma ideia de fragmentação do espaço urbano. A cidade compacta, de limites precisos, estilhaça-se num conjunto de fragmentos distintos onde os efeitos de coesão, de continuidade e de legibilidade urbanística, dão lugar a formações territoriais urbanas complexas, territorialmente descontínuas e ocupando territórios cada vez mais alargados. Nesta conceção, o subúrbio é a margem, o extra muros, o território impreciso e não consolidado do ponto de vista urbanístico; espécie de reserva fundiária de um crescimento urbano de tipo extensivo e submetido, ora a um processo de planeamento extremamente regulado (os "grands ensembles" residenciais do pós-guerra ou as Cidades Novas, em França, por exemplo), ora a processos espontâneos de urbanização de maior ou menor densidade pouco ou nada regulados por qualquer figura de plano e, quase sempre, caracterizados por níveis muito baixos de infraestruturação básica (Domingues, 1994, p.6).

Os processos de suburbanização são o resultado do processo de expansão das cidades para além dos seus limites através de várias transformações e configurações de crescimento urbano (Solá-Morales, 2002).

Os subúrbios habitacionais são resultado das dinâmicas urbanas e metropolitanas que têm origem em processos financeiros e económicos, públicos e privados que em certa forma “moldam” o comportamento das famílias e empresas. No contexto Europeu estas áreas são denominadas de “dormitórios”. Estas áreas são denominadas de “dormitórios”, devido ao estilo de vida dos seus habitantes, estes em grande maioria trabalham nas grandes cidades, perdendo grande parte dos seus dias nas deslocações entre essas grandes cidades e os subúrbios. O pouco tempo que passam nestas áreas é normalmente o tempo de fazer uma refeição e descansar, para no dia seguinte seguirem novamente a sua rotina a caminho das grandes cidades (Fróis, 2015).

Os subúrbios são em grande parte caracterizados pela função habitacional, com formas à primeira vista caóticas, pouco estruturadas e de forma labiríntica.

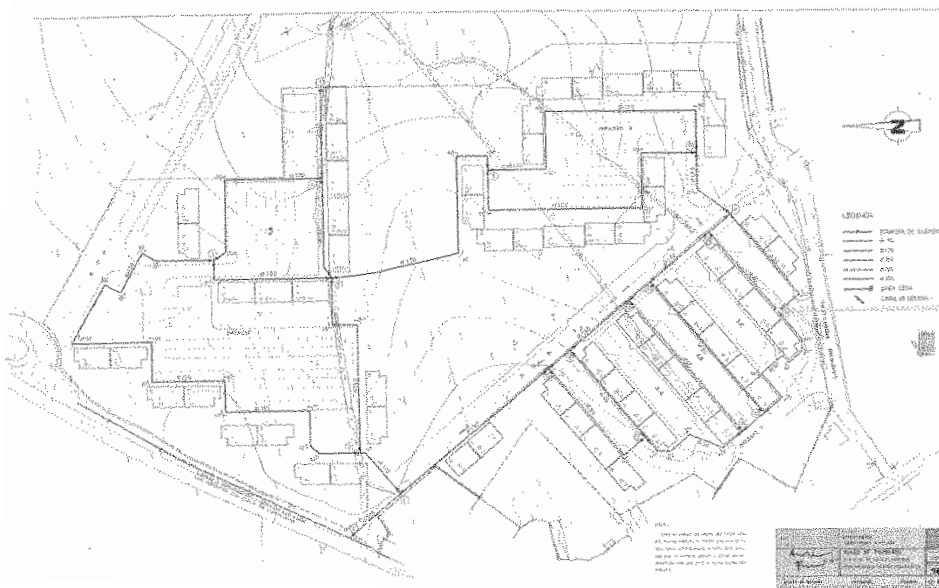


Fig. 7 | Planta da primeira fase da Urbanização da Barrada, no Carregado (CMA, 2018).

O afastamento urbano em relação aos limites administrativos da cidade tem por vezes um carácter social, este pensamento contribui para uma conceção de uma imagem negativa dos subúrbios (Afastados/Esquecidos).

As zonas suburbanas surgem então devido a várias adições, resultado de várias decisões isoladas de diferentes escalas e com as mais diversas funções.

A distância destes locais ao centro torna-se numa distância sociológica. Essa distância é, por isso, definida por um afastamento real e simbólico a um “efeito urbano”, independentemente do grau de degradação urbanística do lugar ou da sua posição geográfica no contexto da metrópole: assim o “subúrbio” pode estar localizado numa área tida com central, como, de resto, é muito típico do “ghetto” nas cidades dos EUA ou dos centros históricos degradados de algumas cidades europeias.

Os Subúrbios estão sempre desajustados, a dinâmica urbana é sempre mais rápida do que os ajustamentos político-administrativos e institucionais. Isto sugere que na ausência de organismos locais com um mínimo de competências que favoreçam o clima de democracia participativa, o subúrbio e os suburbanos sejam largamente afetados por uma incapacidade ou por uma limitação no exercício da sua cidadania (Domingues, 1994, p.7).

Hoje as realidades urbanas de grande dimensão são bastante mais complexas, tal como o são as dinâmicas socioeconómicas e tecnológicas subjacentes a esse modelo. O conceito de megalópolis de J. Gottmann, desenvolvido na costa atlântica norte dos EUA, é já premonitório de uma “nova ordem urbana”: expansiva, nebulosa, poliocêntrica, descontínua, estilhaçada, etc. O conceito de subúrbio como um anel residencial regulado pela dinâmica de um centro já não se ajusta a este conceito/processo feito de coalescências urbanas, organizado por eixos e onde o espaço relacional (interdependências multi-focais; densidade de relações num território alargado e mais ou menos intensamente urbanizado) e o tempo (a distância-tempo encurtada pelo automóvel e pela autoestrada, que comprimiu o espaço e reduziu a fricção territorial) se sobrepuseram a uma ordem urbana anterior estruturada pela proximidade física, pela contiguidade do tecido construído, pela cidade compacta e pela oposição centro/periférica (Domingues, 1994).

O modelo de metrópole dualista dá, assim, lugar à conurbação e à cidade-região por onde se intensifica o “urban sprawl”<sup>1</sup>, e a uma nova conceptologia, da qual destacamos:

-o pós-subúrbio: Subúrbio residencial transformado numa área de localização de atividades diversas (*Shopping malls, office parks, perimeter centres, multi-purpose centres, etc.*) que estruturam a nova centralidade da Edge City<sup>2</sup>,

-a metrópole policêntrica: mosaico urbano descontínuo e fragmentado onde emergem centralidades distintas e, às vezes especializadas, ditas periféricas, num contexto de forte coesão funcional (Domingues, 1994, p.12).

Segundo Domingues (1994), distinguem-se pelo menos dois modelos opostos: a periferia planificada e a periferia “espontânea”.

Este define a periferia planificada como instrumento de regulação do estado-providência e do planeamento racionalista, e num outro contexto de regulação estatal, nas periferias das cidades dos países do ex-bloco do Leste. Noutras circunstâncias e noutros tempos, a periferia planificada já esteve presente nas utopias e nas realizações das “cidades-Jardins”<sup>3</sup>, das “Levittowns”<sup>4</sup>, da “Broadacre City”<sup>5</sup> de F.L.Wright, ou da “ciudad Lineal”<sup>6</sup> de A. Soria. Hoje por diversas razões, estas realizações estão diluídas, constituindo segmentos mais

---

<sup>1</sup> Urban Sprawl é um conceito de expansão das cidades e dos seus subúrbios sobre as áreas rurais.

<sup>2</sup> Edge City é um conceito de uma solução urbanística dos tempos modernos, as Edge Cities ocupavam áreas de cerca de 500.000m<sup>2</sup> eram ocupadas por habitações comércio e escritórios, mais 60.000m<sup>2</sup> de áreas de comércio. Estas localizavam-se junto a grandes metrópoles.

<sup>3</sup> Cidade-Jardim é um conceito concebido por Ebenezer Howard, no final do séc. XIX, em que consiste numa comunidade cercada por uma área verde, a intenção era aproveitar as vantagens do campo eliminando as desvantagens das grandes cidades.

<sup>4</sup> Levittowns é um subúrbio próximo a Nova Iorque em que depois da guerra foi levado a cabo um plano de construção de casas pré fabricadas em massa. Esta cidade mudou o conceito de subúrbio até ali existente e passou a ser o lar das famílias de classe média americana.

<sup>5</sup> Broadacre City é um conceito concebido por Frank Lloyd Wright onde ele defende a descentralização e baixa densidade para tentar diminuir o impacto da cidade na paisagem natural. A cidade era constituída por uma malha de estradas que dividia a cidade em quadrados de um acre (cerca de 4000m<sup>2</sup> em que cada um destes acres seria destinado a uma família. Ele defendia que cada acre seria uma unidade autónoma.

<sup>6</sup> Ciudad Lineal é um conceito concebido por Arturo Soria nos finais do séc. XIX, construído num bairro nos subúrbios da cidade de Madrid. Esta cidade desenvolvia-se através de uma via central que servia como estrutura na qual se desenvolviam ramos secundários.

ou menos integrados de mosaico urbano multifacetado. O Plano, como convencionalmente era entendido, também já não é o principal, nem pelo menos, o único, elemento regulador do crescimento urbano, nem o Estado o promotor da construção. No novo contexto de desregulação, a pequena promoção privada difusa ou a de grande escala e a lógica do mercado, tomam um papel cada vez mais principal na construção de novas formações urbanas. Paralelamente, alguns tipos de investimento público estruturante (Autoestradas, TGV's, aeroportos, etc.) assumem um protagonismo crescente na vertebração deste novo território-campo-de-forças (Domingues, 1994).

Em relação à periferia "espontânea", os indicadores urbanísticos convergem quase sempre para a presença dos seguintes:

- Um perfil predominantemente residencial;
- Ausência ou défice de espaço público;
- Crescimento por adições sucessivas, envolvendo tipologias construtivas diversas e usando uma malha viária pré-existente;
- Espaço construído não consolidado, alternando índices de densificação elevados com vazios intersticiais;
- Ausência de planeamento;
- Sub-infraestruturação;
- Défice de serviços e equipamentos públicos e privados, em quantidade e em qualidade;
- Falta de legibilidade e de identidade urbanas;
- Má qualidade ambiental;

A resultante final desta combinação remete invariavelmente para uma ideia de caos, de labirinto, de fragmentação, de auto-organização, de conglomerado desprovido de estrutura, de permanente estaleiro, etc.

A verdade é que, se, por exemplo, esta imagem é perfeitamente identificável nas periferias de Lisboa e do Porto, estão também já presentes os fatores de rutura que se sobrepõem a estas formações

territoriais. Esses fatores derivam, sobretudo, de dois tipos de processos:



Fig. 8 | Nó rodoviário no Carregado. Fonte: (UFCC, 2018).

- O primeiro, já apontado, tem a ver com a sobreposição de uma malha rodoviária de alta capacidade (circulares, nós, vias rápidas, autoestradas, etc.) àquela colagem de fragmentos que se iniciaram e evoluíram segundo outras lógicas e outras temporalidades: núcleos residenciais contemporâneos do caminho-de-ferro suburbano, estruturas axiais organizadas pelas principais estradas de ligação ao núcleo central da cidade, formas avulsas de produção de habitação cooperativa ou de (co) promoção pública, adensamento “in situ” de malhas urbanas pré existentes, densificação em torno de concentrações industriais periféricas, reforço de alguns núcleos dotados de elementos de centralidade, etc.;

-O segundo, relaciona-se com a nova lógica espacial dos sistemas de produção, e com as dinâmicas de transformação da base económica metropolitana. O processo de terciarização é o elemento mais visível dessa dinâmica, ora reforçando centralidades já existentes, ora criando novos núcleos de centralidade periférica (suportados, por exemplo, por atividades de serviços de natureza logística e distributiva), ora viabilizando um efeito de centrifugação do emprego e das atividades para margens outrora até posicionadas fora do espaço funcional da metrópole (Domingues, 1994).

A vila do Carregado enquadra-se no conceito acima apresentado de subúrbio ou periferia espontânea, devido às características acima referidas, das quais algumas são a base da escolha desta área, como por exemplo: um perfil predominantemente residencial; ausência ou défice de espaço público; espaço construído não consolidado, alternando índices de densificação elevados com vazios intersticiais; défice de serviços e equipamentos públicos e privados, em quantidade e em qualidade e má qualidade ambiental.



Fig. 10 | Interior da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).



Fig. 9 | Central Termoelétrica do Carregado (Silva, 2018).

Os subúrbios a norte da região de Lisboa onde se enquadra a vila do Carregado surgiram nos finais do século XIX. É nesta altura que se começam a desenvolver as principais vias de comunicação, a indústria e as telecomunicações. Em 1855 é inaugurada a primeira ligação ferroviária em Portugal, entre Lisboa e o Carregado. Em 1961 é inaugurado o troço Lisboa – Vila Franca de Xira da Autoestrada do Norte (A1) que anos mais tarde em 1977 será expandida até ao Carregado. Apesar dos limites administrativos não incluírem a zona do Carregado na Área Metropolitana de Lisboa, podemos dizer que é a partir da zona do Carregado que se faz a transição para uma área mais rural, terminando aqui os principais subúrbios que ficam a norte de Lisboa.

A Urbanização da Barrada começou-se a desenvolver no final dos anos 70, resultado de várias adições de edifícios habitacionais que no seu conjunto criaram formas labirínticas e caóticas, tendo sido logo apelidada de “Dallas” pelos seus habitantes, uma clara referência à série norte americana que passava na televisão nos anos 80. Nos dias de hoje esta urbanização conta com dezenas de torres que variam desde os 4 pisos até 13 pisos, e pelo tipo de



construção podemos avançar que aí residem pessoas de classe média e média-baixa.

O crescimento nesta urbanização foi tão rápido que os equipamentos e serviços não acompanharam o aumento de população, sendo estes hoje poucos e ineficientes para aquilo que a população necessita. O caso do centro de saúde, onde há pessoas a dormir noites inteiras à porta para conseguirem apenas uma marcação para uma consulta, revela desde logo a carência que existe em termos de serviços nesta área.

Outra das características que nos leva a enquadrar esta urbanização como subúrbio é a utilização dos espaços públicos. Grande parte destes espaços são dedicados ao automóvel, as torres habitacionais são ilhas no meio de um mar de automóveis e estradas, onde os espaços verdes, de lazer e de estar são poucos e quase todos estão com um aspeto degradado e pouco cuidado.

Como referido na explicação do conceito de Subúrbio ou periferia espontânea uma das consequências da ausência de planeamento e crescimento por adições sucessivas leva ao aparecimento de vários espaços vazios, espaços esses que são aproveitados para estacionamento ou são deixados ao abandono, levando a que nestes se acumule lixo, ervas densas e como consequência o aumento de insegurança nestas zonas.

No ponto seguinte iremos abordar este conceito dos Vazios urbanos e os espaços expectantes.

## **2.2 | Os vazios urbanos e os espaços expectantes**

Como anteriormente referido os Vazios urbanos e os espaços expectantes são consequências, também, da ausência de planeamento e das adições sucessivas que ocorrem ao longo do tempo nos subúrbios, iremos seguidamente discutir este conceito.

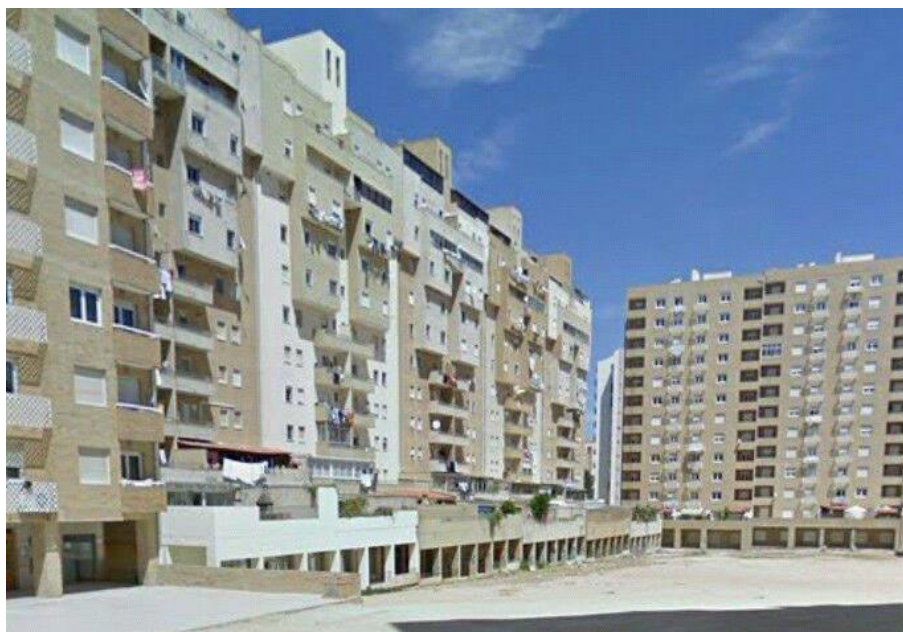


Fig. 11 | Terreno vazio na Urbanização da Barrada (Do autor, 2010).

*O Vazio Urbano é um fenómeno urbano só recentemente problematizado. Até poucas décadas, o vazio existia para o desenho urbano como par analítico do cheio. Vazias eram as áreas para onde a cidade ainda poderia se expandir, em oposição às áreas cheias, densas, consolidadas. Vazios eram também os espaços abertos, os espaços verdes, em oposição aos cheios espaços edificados. Vazios e cheios davam ritmo á cidade: sem os vazios como respirariam os cheios? Sem os cheios como se conformariam os vazios?*

(Borde, 2007, p.4).

Vazio, abandonado, desocupado, são vários os adjetivos utilizados para qualificar a natureza e a qualidade destes lugares. Tendo em conta o seu potencial estes espaços passam a ser qualificados como livres, disponíveis ou potenciais.

O conceito gera alguma ambiguidade porque afinal há “vazios urbanos”, que não são efetivamente vazios, ou porque há espaços que não se enquadram na categoria de “vazios urbanos”, nem noutra qualquer, e portanto tornou-se inevitável explorar este conceito.

Vazios urbanos são espaços expectantes preferencialmente não edificados, ligados a infraestruturas urbanas ou apenas a áreas que

acabaram no meio de processos de urbanizações. Contudo são espaços importantes para o equilíbrio das cidades.

A expressão de vazio urbano surge como consequência: i) da pós-industrialização, devido aos espaços industriais e grandes infraestruturas que ficaram abandonadas nas cidades; ii) são resultantes de processos de urbanização, e da ausência de planeamento urbanístico.

Antigamente os espaços vazios nas cidades eram o resultado das formas urbanas. O vazio eram as ruas, as praças, os largos. Com a nova lógica de cidade já não se verifica a anterior continuidade, maioritariamente composta por cheios e interrompida pontualmente por vazios que estruturavam a cidade (Sousa, 2010).

Existem duas ideias generalizadas em relação aos "vazios urbanos": a primeira é a de que, normalmente, são espaços da cidade ausentes de construção e a segunda é que se trata de espaços desqualificados, degradados e de indefinição ou rutura urbana, muitas vezes até suburbanos, decorrentes de um processo de marginalização da cidade (Sousa, 2010).

Segundo Borde (2007) a literatura produzida nas últimas décadas sobre vazios urbanos evidencia uma multiplicidade deste fenómeno e contribui para uma imprecisão que dificulta a compreensão dos mesmos. Esta diversidade pode ser explicada pelas diferentes definições de vazios urbanos que podem ser encontrados em diferentes cidades e países.

O entusiasmo por estes espaços desocupados – expectantes, imprecisos, flutuantes – em termos urbanos reflete a nossa estranheza perante o mundo, perante a cidade, perante nós mesmos. Nesta situação o papel do arquiteto torna-se inevitavelmente problemático. O destino da arquitetura tem sido sempre a colonização, a imposição de limites, ordem e forma, a introdução no espaço estranho dos elementos da identidade necessários para o tornar reconhecível, idêntico, universal. Essencialmente, a arquitetura atua como um instrumento de organização, de racionalização e de eficiência produtiva capaz de transformar o incivilizado no cultivado, o baldio no produtivo, o vazio no construído (Solá-Morales, 1994).

O vazio é agora interpretado como um elemento que perturba a cidade que vem fragmentar uma ideia de espaço contínuo, característico das cidades medievais.

Hoje, ao pensar a cidade depois do impacto do Modernismo, e principalmente a partir dos vazios urbanos por ele deixados na contemporaneidade, reconhece-se de novo a importância dos vazios herdados desde a ágora Grega, do fórum Romano, da organicidade dos cascos medievais e até da cultura e planejamento que adveio do Renascimento ou do Barroco, agora cada vez mais raros no frenesim funcionalista da cidade Moderna (Pinto, 2010).

Os terrenos são vazios e as possibilidades de análise inúmeras. É possível identificar, neste momento, pelo menos quatro vertentes de análise de vazios urbanos. A primeira aborda as questões conceituais tomando como base, sobretudo, a observação da realidade urbana europeia. A segunda privilegia os aspectos pertinentes ao mercado de terras urbanas, a sua dinâmica e instrumentos de regulação atuantes sobre vazios urbanos. A terceira vertente desdobra-se da segunda ao analisar a normativa urbanística, mas dela se diferencia por focar, principalmente, o impacto morfológico na produção de descontinuidades do tecido urbano e na formação dos vazios. A quarta vertente congrega os relatos das intervenções urbanas em áreas de vazios urbanos. Esta última vertente apresenta um desdobramento que aponta para o campo específico das intervenções artísticas nos vazios urbanos que, fornecem valiosas informações sobre a apropriação desde espaços urbanos (Borde, 2007).

Esta dinâmica de transformação dos vazios em oportunidades tem, ou melhor, pode ter, potencialidades positivas (de renovação funcional ou ambiental), mas também pode ter efeitos perversos se essas potencialidades não forem orientadas pelas autoridades como elementos estratégicos para a reestruturação do território urbano ou metropolitano. Quer os proprietários privados quer o patrimônio público procuram antes de tudo dar o “salto” do valor fundiário que, em geral, só certas atividades ou tipos de edificação podem pagar e, portanto, talvez só os grandes vazios consigam fazer a perequação das rendas diferenciais no âmbito de uma única

operação e ao mesmo tempo dotar a área, onde se encontra o vazio, de equipamentos coletivos significativos ou áreas públicas mais generosas (Portas, 2010).

O vazio sempre foi a essência de trabalho do arquiteto ao longo dos tempos. É a articulação que o arquiteto estabelece entre o cheio e o vazio, entre o público e o privado que produz a arquitetura. Na cidade tradicional, o vazio era encarado como um elemento potenciador de cidade e da sua organicidade. O construído, o cheio partia do vazio, e não o contrário, como é observável na cidade moderna, transformando o vazio quase sempre num espaço expectante, fruto da condensação em blocos que transformaram a arquitetura dos quarteirões em barras verticais a maior parte das vezes desligadas da paisagem e envolvente. No entanto, a cidade tradicional não era perfeita, sendo também possível vislumbrar pontos negativos, tais como condições de acesso bastante condicionadas e insalubridade na maioria das construções (Castanheira, 2012).

Os vazios são assim pontos essenciais na cidade, são estes espaços que valorizam a cidade, ainda que possam ter origem num planeamento com defeitos, estes podem ser sempre integrados na malha urbana de forma a poderem ser transformados em espaços para habitar, espaços de permanência, espaços de estar, entre outros.

No caso da Urbanização da Barrada, no Carregado, existem inúmeros espaços vazios, muitos deles foram convertidos em espaços para estacionamento automóvel, devido à ausência de garagens, cenário este que ocupa mais de 50% do espaço da urbanização. Poucos foram os vazios que foram preenchidos com espaços de permanência, espaços onde as pessoas possam aproveitar para passar os seus tempos livres, praticarem desporto, etc.

Outro dos problemas de alguns espaços vazios nesta urbanização são os que estão abandonados, onde há uns anos atrás houve um incêndio num destes terrenos abandonados no meio da urbanização, não houve feridos, mas desde então a Câmara Municipal de Alenquer tenta de algum modo manter estes terrenos,

ainda que privados, limpos de modo a que não aconteça este tipo de acidentes.

Depois de algumas análises conseguiu-se encontrar alguns espaços vazios, atualmente abandonados, que ficam relativamente próximos uns dos outros, e que atravessam a urbanização a meio, uma clara hipótese de criar um eixo onde a partir de estratégias de intervenção como a requalificação urbana, se poderia dar uma nova vida a estes espaços, e a todos os habitantes da urbanização da Barrada como também aos restantes habitantes da vila do Carregado.

Estes espaços para além da sua ligação estão rodeados pelos poucos serviços e equipamentos que existem na urbanização, podendo assim melhorar a vivência que existe em redor destes espaços.

Com esta perceção passaremos no próximo ponto a discutir as estratégias de intervenção, como a requalificação urbana, estratégia que será usada nos espaços vazios que integraram o novo eixo da urbanização da Barrada.

### **2.3 | Estratégias de intervenção: requalificação Urbana**



Fig. 12 | Requalificação de espaços públicos na Urbanização da Barrada, no Carregado (Pinto, 2016).

*A requalificação provoca a mudança do valor da área, ao nível económico (Atividades económicas com alto valor financeiro), cultural (localização de usos económicos relacionados com a cultura), paisagístico e social (produção de espaços públicos com valor de centralidade).*

(MOURA et al., 2006, p.10).

*O termo requalificação refere-se a: recuperar o sentido de localização residencial das populações, através de múltiplas ações e medidas, que vão da infraestruturação à valorização da imagem interna e externa, passando pela provisão dos adequados serviços e pela equidade no acesso ao emprego. Todos os caminhos, da nova rua ou da nova aldeia deverão levar á metrópole, sem traumas de regresso(s). A estratégia deve levar a ações que permitam descobrir e qualificar a alma dos lugares, pela nossa memória, pela vivência, pelo património – o que se herdou e importa valorizar, como também o que se deve construir no espírito do tempo.*

(CEDRU, 1990, p.5).

A requalificação tem também como objetivo promover a introdução das qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade de um território.

A requalificação urbana tem um carácter mobilizador, acelerador e estratégico, e está voltada para o estabelecimento de novos modelos de organização e utilização dos territórios, e para um melhor desempenho económico e social.

O conceito de requalificação urbana abrange alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio. Inclui aspetos de carácter económico, social, ambiental e físico (Moreira, 2007).

Segundo Ferreira et al. (1999, p.124), *"a requalificação urbana é um processo social e político de intervenção no território que visa essencialmente (re)criar qualidade de vida urbana, através de uma maior equidade nas formas de produção (urbana), de um acentuado equilíbrio no uso e ocupação dos espaços*

*e na própria capacidade criativa e de inovação dos agentes envolvidos nestes processos."*

#### *Aspetos económicos*

Algumas atividades económicas têm uma maior tendência a localizarem-se em zonas de tecido urbano consolidado, enquanto outras tendem a preferir áreas com novas características tecnológicas inovadoras. De uma forma global cada atividade procura encontrar a melhor localização para o sucesso da mesma, o que leva a que nem sempre seja a proximidade física da procura do local escolhido, pois o fator de produção pode levar a uma localização afastada do consumidor final.

O objetivo da requalificação económica assenta na criação de condições adequadas à manutenção de uma atividade económica rentável. Inclui ainda o desenvolvimento de atividades que proporcionam emprego aos habitantes da zona, permitindo a sua inclusão no tecido produtivo (Moreira, 2007).

#### *Aspetos Sociais*

A necessidade de integrar socialmente toda a população, não permitindo a criação de bolsas de marginalidade que correspondam a grupos que não conseguiram acompanhar a evolução, quer por terem níveis de escolaridade insuficientes para integrarem plenamente o mercado de trabalho, quer por estarem numa faixa etária elevada e terem feito todo o seu percurso de vida em contexto diferente, quer ainda por serem originários de contextos sócio espaciais diversos, exige o desenvolvimento de atividades de apoio social.

O processo de Gentrificação é um dos principais processos de mudança atualmente e tem-se acentuado nos últimos anos, principalmente nas regiões de Lisboa e Porto, no caso português. Em Portugal começou por volta dos anos 1980, num processo que inicialmente só afetava apenas alguns fogos e imóveis no centro histórico das cidades. Atualmente este processo afeta não só os centros históricos como zonas mais periféricas. A gentrificação é um processo que melhor expõe as lutas de classes no espaço urbano



contemporâneo, a substituição social faz-se atualmente ao nível das classes. Uma forma simplificada e mais geral de explicar esta situação é que entram os ricos e saem os mais pobres e vulneráveis dos centros das cidades para as periferias ou subúrbios (Mendes, 2018).

O objetivo da requalificação social é cortar o ciclo de pobreza a que certas áreas urbanas parecem destinadas, alterando a percepção social que se tem delas. Pode ser ainda uma forma de manter algumas arquitetonicamente relevantes mediante um pequeno encargo financeiro por parte do sector público, na sua recuperação, ou pelo menos na sua manutenção (Moreira, 2007).

A requalificação dos espaços públicos urbanos ocorre, também, pelo facto destes sofrerem constantemente alterações, estimuladas quer por fatores naturais como antrópicos, o que leva a que ao longo do tempo venham a revelar diversas problemáticas. O processo que desencadeia uma necessidade de requalificação, como modo de atribuição de novos valores, visuais e ambientais ao local intervencionado, o que pode ser necessário repetir ao longo do tempo, de forma a acompanhar a evolução do espaço, que por consequência acompanha a evolução da comunidade (Cavaco, 2013).

#### *Condições Ambientais*

A elevação dos padrões de educação da população, pelo aumento da escolaridade mínima e pelo acesso crescente a níveis mais elevados de ensino, a generalização da segurança social, com a atribuição de abonos e subsídios, a urbanização da população, etc., ou seja o aumento da sua capacidade para avaliar a qualidade de vida de que usufrui e a que tem direito, levam-na a tornar-se mais exigente relativamente as características do espaço urbano.

As condições ambientais são de grande importância na percepção que a população tem de uma determinada área e, em consequência disso, do comportamento que têm perante ela (Moreira, 2007).

Se uma pessoa considera que um espaço é agradável frequenta-o mais, tornando-o mais seguro, e tem tendência a ter mais cuidado na sua conservação, em sentido contrário se achar que o espaço não é agradável ou seguro tem tendência para comportamentos menos adequados, relativamente a questões de limpeza e preservação do espaço, o que pode levar a uma sensação de insegurança por parte da comunidade que ali vive tanto como os que a visitam.

O conceito de qualidade de vida urbana corresponde a um dos objetivos finais da requalificação dos espaços, uma vez que a sociedade deverá proporcionar a cada um dos seus membros a melhor qualidade possível, numa lógica de sustentabilidade urbana (Moreira, 2007).

#### *Aspetos físicos e de imagem*

A imagem funciona como um quadro de referência que facilita o conforto e a rapidez de deslocação; quando esta é clara e precisa constitui um fator positivo de desenvolvimento pessoal dando uma sensação de segurança (Lynch, 1960).

A imagem é constituída por cinco elementos: os caminhos, vias (paths), os limites (edges), os bairros (districts), os nós (nodes) e os pontos de referência (landmarks). Pode ser dividida em três componentes: a identidade que se relaciona com um objeto reconhecido como entidade separada individualidade ou particularidade, a estrutura que implica uma relação espacial e formal do objeto com o observador e os outros objetos e por último o significado, quando o objeto tem uma significação prática ou emocional (Lynch, 1960).

A necessidade de requalificação surge por vezes por falhas no modo de projetar, seja na falta de qualidade da intervenção, ou na falta de harmonia entre o público-alvo e o próprio espaço. Estas situações surgem muitas vezes nos subúrbios devido à falta de consulta pública, e desconhecimento da opinião da população.

Estes problemas podem ter origem técnica, como o facto de serem ignoradas técnicas, regras de composição e estética. Se o espaço

não conseguir acompanhar a evolução e adaptar-se ao longo do tempo, pode levar a que a comunidade não se identifique com o espaço e consequentemente leve ao abandono e degradação, originando uma nova necessidade de requalificação. Posto isto é fundamental na fase de projeto fazer-se uma consulta pública, perceber-se as intenções que a comunidade tem para o local, no presente e futuro, para evitar que este não consiga acompanhar a evolução dos modos de vida e da mentalidade das pessoas.

Na conceção de espaços contemporâneos, pretende-se que estes sejam singulares, significativos e com o intuito de servir a população residente e visitante, através de projetos cuja componente formal e estética seja significativa, correspondendo ao nível de exigência daqueles que irão usufruir destes espaços (Cavaco, 2013).

Em síntese a requalificação urbana é um instrumento estratégico do domínio político e do urbanismo que visa melhorar as condições de vida das populações, com a promoção da construção e recuperação de equipamentos, infraestruturas e a valorização de espaços públicos com medidas de dinamização social e económica.

Este é mais um conceito onde não existe uma definição consensual do mesmo, no entanto há um ponto comum, a requalificação urbana tem como um dos principais objetivos melhorar a qualidade de vida das pessoas, com melhorias nas condições que se podem encontrar no espaço público, nos parques habitacionais ou na qualidade ambiental.

Na vila do Carregado, existem muitos espaços com necessidade de requalificação urbana, espaços que são hoje vistos como locais onde existe muita insegurança, pouca iluminação, espaços com pouca qualidade ambiental. Muitos destes espaços "vazios" referidos no ponto anterior localizam-se no centro da Urbanização da Barrada, e através da requalificação urbana serão o ponto de partida para o eixo central deste PFM.

Tendo como um dos principais pontos a intervenção no espaço público, no próximo ponto iremos abordar o conceito de espaço público, para uma melhor perceção das áreas onde vamos intervir, e para nos dar melhores bases para a proposta de intervenção na Urbanização da Barrada.

## 2.4 | O espaço público como elemento do projeto urbano



Fig. 13 | Passeig De St Joan Boulevard Lola-Domènech (Domènech, 2017).

*Habitualmente, espaço público é entendido como o espaço que sobra entre os edifícios. O espaço público é o local onde as pessoas vivem grande parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, se sentam, onde conversam. É onde se fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam coletivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que é representada.*

(Salgado, 2000, p.9).

O conceito de espaço público é estudado por diversas áreas, desde a Arquitetura, Urbanismo, Geografia a também pela Sociologia, por aqui podemos desde logo compreender a complexidade e importância do espaço público no dia-a-dia das pessoas.

Podemos entender por espaço público, onde se desenvolve toda a vida quotidiana das cidades. São espaços de livre acesso, públicos e não edificados, como as ruas, avenidas, praças, espaços verdes, zonas ribeirinhas locais onde se desenvolvem as relações entre os habitantes, o poder, e a cidadania (Borja e Muxi, 2003, p.8).

O conceito de espaço público é muito antigo, a Ágora Grega e o Fórum Romano são possivelmente os primeiros espaços projetados com a finalidade de serem vistos como espaço público, são espaços que promovem a vida enquanto sociedade. A palavra Ágora tem origem no idioma grego, refere-se às praças públicas localizadas no centro da Polis, é um espaço livre, rodeado de edifícios onde eram habitualmente realizadas atividades relacionadas com política, religião e comércio. Era também nestas que se localizavam alguns edifícios de carácter público. O Fórum Romano era muito semelhante à Ágora, localizava-se no centro da cidade rodeado por edifícios públicos importantes. Era o local da política, religião, comércio e cidadania, tal como na Grécia Antiga (Ávila, 2011).

Na Idade Média a cidade passa a ser um espaço delimitado pelas muralhas dos castelos. A entrada na cidade fazia-se através da sua "porta" e percorria-se ruas estreitas que iam terminar em praças. A praça nesta altura torna-se como um dos principais elementos do espaço público. A praça era nesta altura resultado de um vazio na estrutura urbana e funcionava como espaço onde se desenvolviam as atividades económicas e sociais (Favacchio, 2002).

Na cidade renascentista, a rua aparece como elemento que estrutura a organização da cidade, serve como elo de ligação e acesso a todos os locais da cidade. É aqui que a arborização começa a ser introduzida nas ruas, por razões estéticas, funcionais e climáticas. A praça deixa de ser apenas um vazio resultante da malha urbana, e passa a ser um espaço central projetado para a cidade, onde se localizavam os monumentos e os principais edifícios. A praça continua a ser um local virado para as atividades sociais e comerciais, mas passa também a ser um espaço artístico e simbólico (Almeida, 2006).

A partir do Barroco, o quarteirão ganha importância, o quarteirão é limitado por ruas que delimitam edifícios e lotes. A arborização ao longo das ruas continua nesta altura a integrar uma importante alteração iniciada no Renascimento, assumindo assim uma elevada importância na definição de eixos (Almeida, 2006).

No século XIX, com o aparecimento de novas tecnologias aparece a época da Revolução Industrial. Esta época veio trazer alterações às

idades, e naturalmente ao espaço público. Os significados de outrora do espaço público perderam-se passando a criação do espaço a ser feita com princípios utilitários e funções específicas a determinadas classes (Favacchio, 2002).

Na década de 80, questionou-se a construção do espaço público, reforçando a necessidade de criar espaços onde seja possível uma melhor qualidade de vida.

Uma característica dos espaços públicos é a sua multifuncionalidade, nestes espaços podem ser desenvolvidas as mais variadas funções: sociais, económicas, espaços de circulação, estacionamento, convívio, desporto, culturais, científicas, entre outras.

Nestes espaços, a diversidade de funções é normalmente sinónimo de grande atração, pois esta variedade de funções abrange um maior número de pessoas, criando assim dinâmicas sociais e culturais.

O espaço público tem a capacidade de estimular a integração social, pelo que este deve ser um espaço que tem de ter qualidades formais como a continuidade do espaço urbano e ao mesmo tempo uma função de ordenar o mesmo com a generosidade das suas formas, materiais, desenho e a sua adaptação a diversas funções ao longo dos anos.

O espaço público é o espaço fundador da forma urbana, o espaço "entre edifícios" que configura o domínio da socialização e da vivência "comum", como bem coletivo da comunidade. Podendo em última análise, ser ou não de propriedade pública (e mesmo podendo ser não apropriável, como o espaço aéreo), os espaços públicos devem ser vistos como bens de utilização livre, de acordo com um padrão de uso socialmente aceite. Ou, que traduzem uma interação equilibrada entre o homem e o meio, ostentando uma singularidade que os homens reconhecem facilmente (Brandão, 2002).

O bom desenho de espaço público, sendo definido por Brandão (2002, p.18) como atividade criativa cujos resultados não estão assegurados por normas imperativas ou uniformes, está assim dependente de um conjunto de fatores relacionados com o

entendimento e percepção “*ambiental, cultural, social, económico e político*” do lugar. Assim, a classificação do desenho de um espaço público como “bom” ou “mau” fica dependente de servir o seu objetivo e corresponder “às expectativas e necessidades dos utilizadores” possibilitando a sua apropriação, estima e usufruto pelos mesmos.

Segundo Brandão (2002), os espaços públicos seguem critérios/características gerais com o fim de se conseguir um espaço de vivência que visa melhorar a vida social dos cidadãos. Estes critérios/características são:

A - Identidade, B – Continuidade, Permeabilidade, C – Segurança, Conforto, Aprazibilidade, D - Acessibilidade e Mobilidade, E - Diversidade e Adaptabilidade, F - Robustez e Resistência G - sustentabilidade.

A – Identidade

A identidade de um espaço deve promover o carácter formal e os significados reconhecíveis no lugar, deve promover os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local e por último promover a criação de novos elementos de diferenciação.

B – Continuidade, permeabilidade e continuidade

Estes lugares devem proporcionar uma boa integração no contexto da malha urbana, possibilitar o reconhecimento, diurno e noturno de marcos de orientação e estabelecer uma clareza de delimitações, entre espaço público e privado.

C – Segurança, conforto e aprazibilidade

Estes espaços devem promover a segurança de pessoas e bens e a relação segura entre peões e tráfego, devem oferecer qualidade visual e relação intensa e aprazível com a envolvente e incorporar critérios de conforto, utilidade e ergonomia para os utentes.

D - Acessibilidade e mobilidade

É essencial estes locais oferecerem facilidade de movimentação, e/ou de atravessamento e/ou ligação, promoverem a interligação de padrões de movimentação (modos e percursos) e terem atenção

às expectativas e necessidades no uso do espaço público, sem exclusões.

#### E – Diversidade e Adaptabilidade

Estes locais devem ser flexíveis para a adaptação a usos diversos e a possíveis mudanças futuras, necessitam ser compatíveis com a escolha de diferentes serviços e equipamentos e promover a diversidade formal (natural/artificial) e alternativas de vivência.

#### F – Robustez e resistência

Estes espaços devem ser adequados às solicitações do uso e desgaste, e aos elementos do clima, à prevenção de vandalismo e adequados ao maior tempo útil de vida possível diminuindo assim a manutenção.

#### G – Sustentabilidade

Estes locais devem ser viáveis economicamente, no tempo, deve ter um valor superior ao consumido. Em termos ambientais é aconselhado que tenha pouco impacto ecológico, na construção e manutenção, em aspetos sociais deve corresponder às aspirações e necessidades, promover a equidade, e culturalmente deve ser reconhecido pelos seus significados com clareza e consistência.

Em síntese podemos definir espaço público como um lugar aberto a toda a comunidade, normalmente de propriedade pública e de uso da população em geral (Brandão, 2002).

O espaço público é fundamental na identificação de um local, é um elemento fundamental nas cidades contemporâneas, e revela em grande parte a qualidade de vida que existe nestas cidades. Estes são espaços também dedicados à vida social, são onde se realizam as celebrações, onde as crianças brincam e fazem desporto, onde as culturas se misturam, são as ruas, as praças, os parques. São espaços multifuncionais que funcionam como cenário da nossa vida pública.

Atualmente dá-se uma grande importância a todos os tipos de espaço público, tem-se observado uma grande renovação destes, de forma a tornar estes espaços locais onde as pessoas possam fazer a sua vida social dando uma maior importância à identidade local e



à participação pública tendo em conta vários fatores, como a segurança, ecologia, água, entre outros.

Nos dias de hoje a questão do espaço público é uma questão que está muito presente em Portugal, devido ao crescimento urbano, e à construção de muitas urbanizações onde foi apenas pensado a parte do edificado deixando o espaço público para um segundo plano.

Outra necessidade que se verifica atualmente é a questão da requalificação dos espaços públicos das cidades, devido às medidas implementadas durante a segunda metade do séc. XX. Nesta altura valorizava-se bastante o transporte privado, o que levava a que as estruturas das cidades fossem projetadas para a escala do automóvel de modo a cumprir com as exigências do que se pensava ser o novo modo de mobilidade.

A Vila do Carregado e com maior foco na urbanização da Barrada são o exemplo da descrição acima. Com o repentino crescimento desta urbanização o espaço público que existia entre os edifícios, foi ocupado pelos inúmeros automóveis das pessoas que ali passaram a residir, com a agravante de não haver garagens em grande parte das torres habitacionais,

O espaço público que existe no Carregado nos dias de hoje é em grande parte dedicado ao automóvel ou está em avançado estado de degradação, estando alguns destes encerrados à espera de uma requalificação.

Existe no entanto no Carregado várias zonas compostas por vegetação, que ainda assim são importantes. São nestes espaços que os jovens aproveitam para realizar algumas atividades, desde desportivas, lúdicas etc. Estes espaços no entanto estão demasiado próximos de estradas com algum movimento o que pode ser perigoso.

Outra questão importante na zona relaciona-se com a falta de espaços públicos onde as várias comunidades existentes possam realizar as suas atividades e festas durante o ano, Não existem locais dignos para a realização dos eventos, atualmente estes são

realizados nos parques de estacionamento visto não haver melhores locais para os receberem.

É por estas razões apresentadas imprescindível pensar-se na requalificação dos espaços públicos desta urbanização, de modo a dar uma nova qualidade de vida aos habitantes.

## **2.5 | Síntese**

O que se pretende tirar destes conceitos para este PFM é a ideia da sequência temporal que existe entre o desenlace dos acontecimentos que se iniciam com os processos de urbanização, neste caso os subúrbios habitacionais onde através da pesquisa feita podemos enquadrar a vila do Carregado devido às suas características. De seguida e como consequência dos processos de urbanização surgem os vazios urbanos, que são espaços que são fundamentais para o normal funcionamento das cidades. Existem alguns vazios que necessitam de estratégias de intervenção, onde surge o conceito de requalificação urbana. Requalificação urbana é o processo que irá melhorar e qualificar a imagem e os valores desse local. A requalificação urbana vai ser realizada nos espaços públicos, espaços estes que são os que sobram entre os edifícios nas cidades, espaço onde as pessoas passam grande parte do seu tempo livre. São espaços onde acontecem grande parte das relações sociais e económicas, tendo assim uma grande importância na vida das populações das cidades. Posto isto é importantíssimo garantir que estes espaços sejam de qualidade e agradáveis.

## 03 | PROJETOS DE REFERÊNCIA

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

### 03 | PROJETOS DE REFERÊNCIA

Os projetos de referência vão fazer a transição da componente teórica deste PFM para a parte prática. Serão apresentados dois casos nacionais e dois internacionais. Os casos nacionais escolhidos são duas intervenções do programa “Uma praça em cada bairro”, uma na Rua de Campolide devido a estar relacionada com a melhoria das condições para o peão e pela acalmia de tráfego consequência desta intervenção, e outra, o segundo caso nacional é o “Eixo Central – Requalificação do Espaço Público” na Avenida da República, em que foi intervencionada uma rua e praças que tinham como prioritário a circulação do automóvel, e com esta intervenção deu-se mais espaço às pessoas com o aumento dos passeios e diminuição das faixas de rodagem, bem como outras alterações importantes. Os casos internacionais apresentados são a intervenção em St. Johannesplan & The Konsthall Square, na cidade de Malmö, na Suécia, em que se torna evidente a estratégia da cidade nos transportes coletivos e não poluentes, bem como a interação entre duas praças. O segundo caso internacional é o que mais se aproxima da ideia de projeto deste PFM que é o “Eixo Vivo, Visão de futuro para o eixo monumental de Maringá”, na cidade de Maringá, no Brasil, este projeto visa requalificar o eixo existente, trazendo de volta a memória do lugar, melhorando as vias partilhadas entre o peão e o automóvel bem como a interação das pessoas com o eixo que tem vindo a degradar-se, tem também como objetivo que o eixo tenha vida durante qualquer dia da semana.

### 3.1 | Projetos de referência nacionais

#### 3.1.1. “Uma praça em cada bairro”- Rua de Campolide

Localização da Área de intervenção

Cidade: Lisboa

Freguesia: Campolide

Área de Intervenção: 21.340 m<sup>2</sup>

Início da Obra: Maio de 2016

Obra Concluída: Maio de 2017



Fig. 14 | Antes e depois da intervenção na rua de Campolide (CML, 2016).

Este projeto faz parte de um processo de requalificação que está a ocorrer em Lisboa, pertencente ao programa “Uma praça em cada bairro”. Este programa tem vindo a intervir em vários locais que necessitam de uma valorização do espaço público, para melhorar a imagem do local e da cidade de Lisboa, melhorando os espaços úteis de lazer, de modo a criar e recuperar microcentralidades nos vários bairros de Lisboa.

Este projeto tem como objetivo principal devolver o espaço público às pessoas, resolvendo assim vários problemas apresentados por moradores e comerciantes. Existe a intenção de se organizar um ponto de encontro para a comunidade local, uma microcentralidade que inclua atividades e novos empregos, e que seja um local agradável de lazer e estar, onde se promovam os

meios de transporte saudáveis, como a circulação a pé, bicicleta, e os transportes públicos.

Esta intervenção passa por: melhorar as áreas de estadia pedonais, com o aumento dos passeios junto às zonas com atividade comercial; melhorar a harmonia entre os vários pavimentos; uma melhor organização e funcionamento do trânsito e o reordenamento do estacionamento, garantindo um fácil acesso ao estacionamento subterrâneo, criando também bolsas de cargas e descargas; a criação de um parque infantil, um quiosque para restauração com área de esplanada; aumentar as zonas verdes e as árvores e reativar a carreira do elétrico nº24 com estação terminal na praça.

Com estas alterações a praça de Campolide fica assim apta a receber os mais variados eventos, devolvendo assim qualidade de vida aos moradores desta área.



Fig. 15 | Evento cultural na nova praça de Campolide (JFC, 2016).

Estes objetivos vão ao encontro de algumas carências que existem na urbanização da Barrada, no Carregado, principalmente na regulação de estacionamento, aumento dos passeios, mais equipamentos, zonas onde se possam desenvolver atividades culturais, são pontos que necessitam de intervenção na área de estudo.



### 3.1.2. “Uma praça em cada bairro”- “Eixo Central – Requalificação do Espaço Público”

Localização da Área de intervenção

Av. Da República, Praça do Saldanha, Praça de Picoas e Av. Fontes Pereira de Melo

Cidade: Lisboa

Início da Obra: Maio de 2016

Obra Concluída: Janeiro de 2017

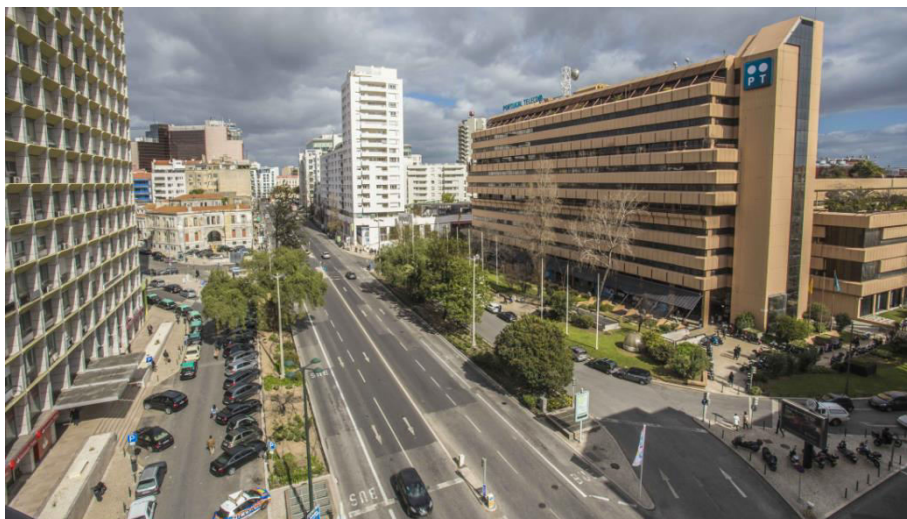


Fig. 16 | Praça do Saldanha antes da intervenção (CML, 2016).



Fig. 17 | Praça do Saldanha depois da intervenção (CML, 2016).

Este projeto faz parte de um processo de requalificação que ocorreu em Lisboa, que visa modificar o perfil de uma das mais importantes avenidas da cidade de Lisboa, um eixo com cerca de 2,5km de extensão. Foi identificado um perfil tipo com problemas e

insuficiências ao nível dos espaços pedonais, passeios com larguras diferenciadas, alguns destes curtos e com obstáculos.

Os princípios da intervenção deste projeto são:

Devolver o espaço público ao peão, aumentando a dimensão dos passeios;

Retomar o conceito inicial de “boulevard”, com novos alinhamentos arbóreos;

Reduzir a velocidade do transporte individual, ainda que não diminuindo substancialmente a sua capacidade

Garantir um espaço canal dedicado à circulação de transporte coletivo em sítio próprio, complementar à rede de metropolitano, e que promova a continuidade do corredor Alta de Lisboa ao Centro da cidade;

Promover a utilização dos modos suaves de transporte, nomeadamente o modo ciclável garantindo a consolidação/ conexão com a rede em funcionamento e projetada da cidade;

Adotar um perfil comum para cada avenida (Av. da República e Av. Fontes Pereira de Melo), criando uma forte imagem urbana que visa promover e reforçar a continuidade do eixo central;

Dar particular atenção ao tratamento do espaço público (Pavimentação, iluminação pública, mobiliário urbano, obras de arte) contribuindo para a sua qualificação.

Criar um percurso acessível entre a rotunda do Marquês de Pombal e a rotunda de Entrecampos.

Este projeto relaciona-se com a Av. das Descobertas, no Carregado, com uma diferença de escala e perfil tipo, mas os objetivos deste projeto e do que queremos para a Urbanização da Barrada são semelhantes, pelas seguintes razões: aumento dos passeios, devolvendo grande parte do espaço público aos habitantes, melhoramento da organização do estacionamento, aumento de áreas para transportes públicos, e criação de zonas para transportes suaves como a bicicleta. Estes são desde logo algumas das semelhanças entre os dois projetos.



## 3.2 | Projetos de referência internacionais

### 3.2.1. St. Johannesplan & The Konsthall Square

Localização da Área de intervenção

Cidade: Malmö, Suécia

Equipe de Projeto: Niels de Bruin, Anna Eklund, Gustav Jarlöv, Andreas Milsta (lighting design), Ebba Matz (artist)



Fig. 18 | Planta geral da intervenção nas praças St. Johannesplan & The Konsthall Square (Archdaily, 2015).

Esta intervenção nas praças permite uma circulação facilitada numa das avenidas com mais tráfego na cidade de Malmö, criando assim um corredor de espaços públicos que melhora não só a imagem das praças, como o acesso aos transportes públicos existentes nestes locais e também a promoção do uso da bicicleta. Outra das preocupações com esta intervenção foi o pavimento, este permite uma circulação pedonal confortável e permite que ali existam os mais variados eventos, tornando assim uma praça com multifuncionalidades. Apesar do grande movimento semanal, este projeto está preparado para as pessoas poderem aproveitar também o espaço nas manhãs tranquilas de domingo, tornando assim este um dos espaços mais vivos da cidade. Este projeto torna evidente a estratégia que a cidade de Malmö tem vindo a promover, o desenvolvimento urbano sustentável é um dos principais

conceitos deste projeto que promove o uso do transporte público ativo, com comboios, autocarros e bicicletas. A escolha de materiais e iluminação passa sempre pelas mãos de engenheiros ambientais para garantir a eficácia na parte da sustentabilidade do projeto.

No Carregado grande parte do território são espaços semelhantes a estas duas praças, mas repletas de automóveis, por isso seria interessante estudar a hipótese de realizar uma intervenção em parte semelhante a esta numa dessas praças, de modo a melhorar a circulação pedonal, reorganizar o trânsito e o estacionamento e promover o uso da bicicleta e transportes públicos. Também seria importante a criação de novas zonas de estar e lazer, visto que atualmente no Carregado são poucos os espaços que existem, e os que existem têm pouca qualidade ou estão degradados. A questão dos transportes públicos também seria algo a iniciar no Carregado, de modo a evitar que as pessoas utilizem tanto o automóvel privado, e passem a usar mais os transportes públicos.

### **3.2.2. Eixo Vivo, Visão de futuro para o eixo monumental de Maringá**

Localização da Área de intervenção

Cidade: Maringá, Estado Paraná, Brasil

Pedro pães Lira (responsável técnico e autor), Manoela Muniz Machado (responsável técnico e autor).

O projeto EIXO VIVO é o resultado de um processo de requalificação do existente eixo Monumental de Maringá, este visa recuperar a vida urbana e a união na área central da cidade. A pluralidade do espaço oferece várias oportunidades e estratégias de modo a potencializar o existente, salvaguardando a memória do local. Este projeto pode ser o impulso para a criação de uma nova identidade de modo a promover oportunidades distintas de interação e apropriação dos lugares, potencializando a articulação do território e a desenvolver a inclusão e conservação.

Este projeto visa valorizar a essência do eixo como espaço público e procura recuperar a integridade da região, trazendo espaço útil de lazer e vida urbana com o objetivo de acolher diversas formas de interação entre as pessoas, espaço urbano, natureza e tecnologias.

Ao partir da perspectiva do utilizador, o desenho urbano desenvolve-se como plataforma que sustenta e revela as diversas potencialidades do lugar.

Este projeto divide-se em três camadas de atuação:

#### Paisagem viva

Resgata a memória e história do município como local produtor, recuperando a memória agrícola, que se relaciona diretamente com o projeto urbanístico.

#### Mobilidade

O transporte a pé ou de bicicleta como protagonista é a premissa básica para atender os propósitos de requalificação do espaço urbano, privilegiando a qualidade de vida e ambientes urbanos mais saudáveis e sustentáveis.

#### Infraestrutura ativa

A proposta cria uma plataforma que incentiva usos diurnos semanais, que dão suporte às atividades quotidianas; usos noturnos, criando espaços que acolham atividades e eventos que possam ocorrer à noite, aumentando a segurança dos lugares; usos de fim de semana, valorizando o potencial do Eixo como um parque urbano e um grande espaço de lazer, cultura e turismo. A ativação do eixo acontece em diferentes dias e horários através de um processo contínuo de transformação, apropriado pelos próprios utilizadores.



Fig. 20 | Perspetiva final do eixo vivo de Maringá durante a noite (Lira, 2018).



Fig. 19 | Perspetiva final do eixo vivo de Maringá (Lira, 2018).



Fig. 21 | Perspetiva do Eixo Vivo de Maringá durante o dia (Lira, 2018).

Dos casos de estudo apresentados este é o que mais se aproxima da intervenção que queremos apresentar para a Urbanização da Barrada, este integra um eixo no meio de torres habitacionais com um número de pisos considerável, é também um eixo central da sua região, visa promover o espaço público e a qualidade de vida, bem como a partilha de espaços por parte de veículos e zonas pedonais. Tem como objetivo requalificar esta área de modo a renovar a imagem do local, algo que é muito importante e necessário no Carregado.

### 3.3 | Síntese

Estes projetos serviram de referência para complementar o conhecimento adquirido no enquadramento teórico e conceptual.

Com base nos projetos nacionais, podemos observar as práticas mais comuns que se realizam em intervenções no espaço público nacional, os exemplos apresentados procuraram acentuar a centralidade dos bairros em Lisboa, recuperando rotinas das pessoas no espaço público que existiam mas que por alguma razão foram sendo abandonadas. Também houve um grande investimento na requalificação do espaço público, com várias alterações, de modo

a beneficiar as zonas pedonais, zonas de transportes suaves e promoção de transportes públicos. Houve também a preocupação de existir uma estratégia geral, de modo a que as várias intervenções seguissem uma linha de projeto que marcasse a imagem da cidade. Existiu também a preocupação de se fazer várias consultas públicas sobre as necessidades da população para os espaços a intervir.

Nos casos internacionais os modos de operação são em grande parte semelhantes e com os mesmos objetivos, havendo a preocupação com as questões ambientais, a redução do tráfego automóvel, o aumento do espaços públicos de estar e lazer, uma preocupação com a harmonia dos pavimentos, um plano para o futuro de retirar espaço aos transportes privados para aumentar os espaços públicos, algo que se vai ter em conta para moldar a nossa estratégia de intervenção na urbanização da Barrada.

## **04 | CASO DE ESTUDO: URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO**

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado



## 4.1 | Enquadramento e análise do território

Neste capítulo vamos fazer o enquadramento da área de estudo, começando pelo enquadramento do Município onde se localiza a urbanização da Barrada, dando a conhecer um pouco daquilo que caracteriza este município. Passaremos depois para uma análise da Vila do Carregado, apresentado um resumo da sua história, para depois fazermos um enquadramento da Urbanização da Barrada, que nos levará à área de estudo final.



Fig. 22 | Enquadramento do Concelho de Alenquer na região Oeste (CMA, 2012).



### 4.1.1 | Alenquer



Fig. 23 | Vila de Alenquer (CMA, 2012).

Mercê da sua disposição em encosta, partindo do topo de um outeiro em direção ao vale, Alenquer conquistou o epíteto de “Presépio de Portugal”. Berço de Damião de Goes e predileta de Luiz Vaz de Camões desempenhou um papel preponderante em cada época da história. Testemunho disso mesmo é o seu rico património: sítios pré-históricos, castelos, conventos, igrejas, ermidas, quintas e casas senhoriais. Alenquer é há oito séculos, o centro de um vasto concelho limitado a norte pelas faldas do Montejunto e a sul pela campina do Ribatejo; apresenta uma paisagem característica, transição entre o campo e o outeirado da Estremadura e a planície, onde a vinha é predominante e base ancestral da sua economia (CMA, 2012).

O concelho de Alenquer faz parte do distrito de Lisboa. Está limitado a sul pelo concelho de Vila Franca de Xira, Sobral de Monte Agraço e Arruda dos Vinhos, a norte pelo concelho do Cadaval, a nascente por Azambuja e a poente por Torres Vedras e pelo rio Tejo.

O município de Alenquer tem 304,22km<sup>2</sup> de área e está desde 2013, após a reorganização administrativa, repartido por 11 Freguesias: União de Freguesias de Abrigada e Cabanas de Torres, União de Freguesias Aldeia Galega da Merceana e Aldeia Gavinha, União de Freguesias Alenquer (Santo Estevão e Triana), Carnota, União de

Freguesias do Carregado e Cadafais, Meca, Olhalvo, Ota, União de Freguesias Ribafria e Pereiro de Palhacana, Ventosa, Vila Verde dos Francos.

O município de Alenquer tem 43 267 habitantes (INE, 2011). O Carregado tem de 11 907 habitantes residentes (cerca de  $\frac{1}{4}$  do total do município).

O concelho de Alenquer pode ser visto, em traços gerais, como um espaço em processo de expansão, sobretudo urbanisticamente, e em que a base económica é fortemente marcada pela agricultura, em especial a vinha e o vinho. A evolução tem vindo a ser condicionada pelo posicionamento territorial do concelho em relação à Área Metropolitana de Lisboa (AML), principal centro de produção e consumo do país. Esta circunstância, muito ligada à proximidade geográfica e à crescente dotação em matéria de infraestruturas de transporte, conferiu a Alenquer (nomeadamente às zonas do concelho melhor servidas neste domínio) uma significativa vantagem competitiva com efeitos na criação de importantes dinâmicas de desenvolvimento (CMA, 2012).

#### 4.1.2 | Carregado



Fig. 24 | Localização da União de Freguesias do Carregado e Cadafais no concelho de Alenquer (CMA, 2012).

A União de Freguesias do Carregado e Cadafais tem uma área de 15.28 km<sup>2</sup>, é delimitada a norte pelas freguesias de Santo Estevão e

Triana e pelo concelho de Azambuja, a sul faz fronteira com o concelho de Vila Franca de Xira. A nascente tem como limite o Rio Tejo.



Fig. 25 | Rio Tejo visto na Vala do Carregado (Callixto, 2015).

A vila do Carregado localiza-se 35 quilómetros a norte de Lisboa, pertence ao Distrito de Lisboa e ao concelho de Alenquer, e é um dos principais eixos viários do país, tendo ligações rodoviárias e ferroviárias diretas para Lisboa, Porto e Algarve. As principais atividades económicas são, a agricultura, indústria, comércio e serviços. Como património mais importante é de relevar a Igreja Matriz, Palácio da Quinta de São António, Marco da estrada Real e diversas casas brasonadas. Nesta localidade existem também outros pontos de interesse como a zona fluvial do Tejo, Quintas de Santo António, do Campo, da Alegria, da Condessa (CMA, 2012).



Fig. 26 | Marco Malaposta no Carregado (Vaz, 2011).

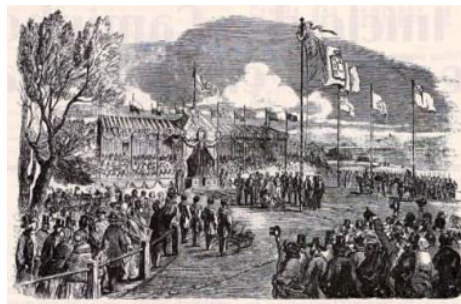


Fig. 27 | Estação provisória do Carregado na primeira viagem ferroviária em Portugal (Leite, 2011).

A Vila do Carregado já existia com este nome nos Finais do século XV. Registou grande crescimento durante os primeiros anos do século XVI, incomparavelmente o maior registado no termo de Alenquer. De um fogo apenas, em 1497, subiu para 30, até 1527 (CMA,2012).

A sua localização, no cruzamento de duas estradas muito importantes, e próxima de um antigo porto fluvial, foi determinante na sua evolução. Em 1855 é inaugurado o novo serviço de carreiras diárias da Malaposta entre o Carregado e Coimbra. Mas a sua importância aumentará muito a partir do ano seguinte, 1856, com a inauguração do primeiro troço de caminho-de-ferro do país, que, partindo de Lisboa terminava aqui. É hoje o centro da maior zona industrial e urbana do concelho, igualmente com a maior densidade populacional (CMA, 2012).

As vinhas, os campos de trigo e os olivais, cederam o seu lugar a novas construções. As indústrias implantaram-se na área, as populações modificaram o seu modo de vida, o Carregado iniciou o seu crescimento. Mais recentemente uma nova rodovia passou a atravessar o termo da freguesia: a Autoestrada A1, o principal eixo rodoviário do país. O cruzamento desta com a A10 que se destina a fazer a ligação ao sul do país, passando o tejo na nova ponte das Lezírias (entre Carregado e Benavente), transformou o Carregado numa das maiores rotundas de auto estradas da Europa (UFCC, 2015).

A vila do Carregado atualmente está muito ligada aos armazéns logísticos e fábricas que rodeiam vila, é aqui que maior parte dos habitantes do Carregado trabalha. Existem inúmeras fábricas e armazéns, e muitos deles já estão nesta região há mais de 20 anos, alguns deles estão em expansão.

Um dos pontos mais importantes nesta vila é a urbanização da Barrada, urbanização que vamos analisar no ponto seguinte.

### **4.1.3 | Urbanização da Barrada**

A urbanização da Barrada localiza-se no Carregado, esta urbanização começou a ser construída no final dos anos 70, resultado de várias operações de loteamento onde foi esquecido o espaço público. Moram nesta urbanização cerca de sete mil pessoas, muitas destas trabalham diariamente no comércio local ou nos vários armazéns logísticos que rodeiam a freguesia do Carregado, os restantes deslocam-se diariamente para trabalhar em Lisboa.

Nesta área encontra-se uma grande variedade de etnias, desde pessoas que vieram das ex-colónias, a imigrantes de leste, orientais entre outros.

No início das construções dos edifícios desta urbanização houve uma crise que levou a que muitas das construções parassem, durante essa pausa, as estruturas dos edifícios ficaram ao abandono tendo sido ocupadas por famílias ciganas, relatos de pessoas da altura referem que até burros se viam à janela dos edifícios. Este problema da ocupação dos edifícios por parte destas famílias só foi resolvido mais tarde com o acordo da Caixa Geral de Depósitos com o “chefe” das famílias ciganas, pagando-lhes para abandonarem os edifícios, para que a construção pudesse continuar. Ainda assim, só com as ações dos elementos das forças de intervenção, foi possível expulsar estas famílias.

No início da urbanização havia uma loja com uma maquete da urbanização, onde nesta constava uma piscina municipal, esta nunca chegou a ser construída apesar de ter sido aberto um buraco num dos terrenos da urbanização para a sua construção, buraco que teve que ser tapado anos mais tarde, devido à acumulação de águas e de lixo.

As primeiras pessoas a habitar nesta área foram, principalmente famílias que viviam no centro de Lisboa ou nos subúrbios mais próximos, e que decidiram por diversas razões abandonar essas zonas para residirem nesta urbanização. Mais tarde no final da década de 90 deu-se um grande fluxo de imigração, onde começaram a aparecer pessoas das mais variadas origens,

principalmente oriundas das ex-colónias Portuguesas. Desde então a palavra integração tem sido uma palavra de ordem na urbanização. Nem sempre tem sido uma situação fácil de gerir, mas a criação do Projeto de Empreendedorismo e Inclusão Social e Laboral por parte da Câmara Municipal, no edifício Comercial Palmeiras tem vindo a melhorar a situação, de modo a que as várias etnias, e religiões existentes na urbanização possam conviver da melhor maneira.

Atualmente o grande problema recorrentemente identificado desta área é a ausência de espaços públicos de qualidade, pois estes são utilizados quase na sua totalidade para estacionamento. A grande maioria das torres habitacionais da urbanização não possui garagem. Poucas são as pessoas que têm garagem, e as que têm, muitas delas já não moram na urbanização e em alguns casos nem nas proximidades da Vila do Carregado, e também não tencionam alugar estas garagens, colocando-as à venda por preços que não estão dentro dos valores normais para esta zona. Posto isto quando as pessoas voltam dos seus trabalhos é um caos para conseguir estacionar os seus veículos.

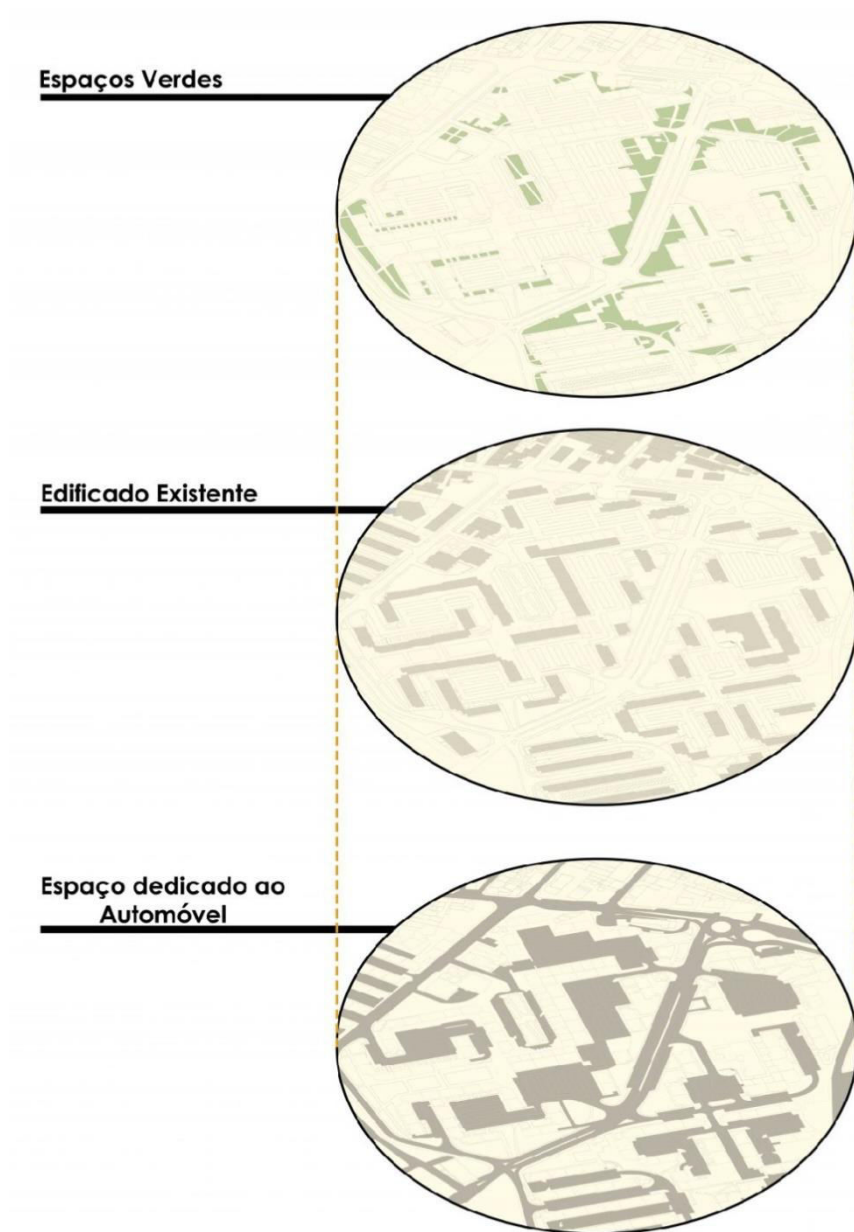


Fig. 268 | Análise e comparação de áreas da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

O Carregado é o típico subúrbio habitacional das grandes áreas metropolitanas, com uma grande densidade habitacional, considerado um dormitório no contexto europeu e uma zona sem equipamentos, espaços públicos de qualidade e serviços. Um território pensado para o automóvel e pouco nas pessoas.





Fig. 27 | Planta de Funcionalidades da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Com base nesta planta podemos observar que grande parte do edificado é dedicada à habitação, tal como descrito nas características dos Subúrbios habitacionais. Esta planta revela também com clareza a falta de equipamentos e serviços existentes na área.

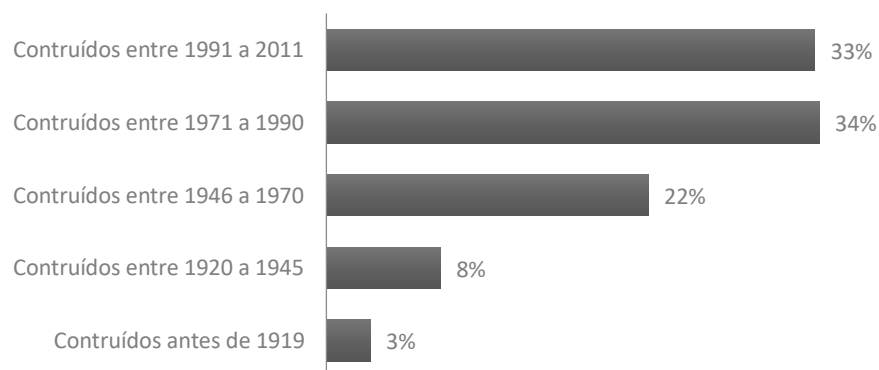


Fig. 28 | Gráfico dos anos de construção dos edifícios da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Com base neste gráfico podemos constatar que foi entre as décadas de 50 e 60 que começou a acelerar o desenvolvimento da urbanização, tendo este atingindo o pico entre as décadas de 70 e 90 mantendo-se estável nas décadas seguintes até 2011. Através da observação direta, estes valores devem ter uma grande queda a partir de 2011, pois foram muito poucos os edifícios que foram



construídos nos últimos anos, possivelmente devido à crise que afetou Portugal nos últimos anos. Os edifícios antes dos anos 70 são essencialmente edifícios com poucos pisos, muitos deles associados a quintas que se localizavam no local onde hoje se localiza a Urbanização da Barrada.

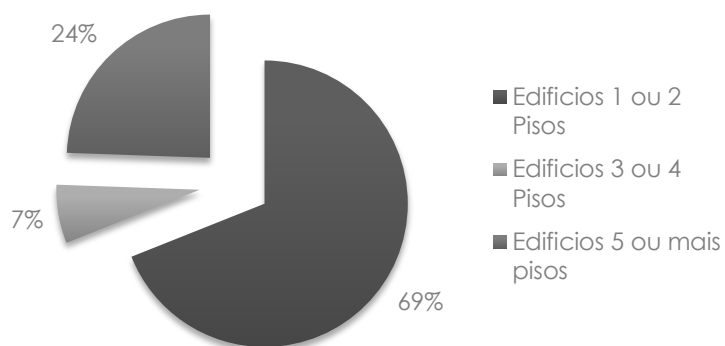


Fig. 29 | Gráfico de nº de pisos dos edifícios da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

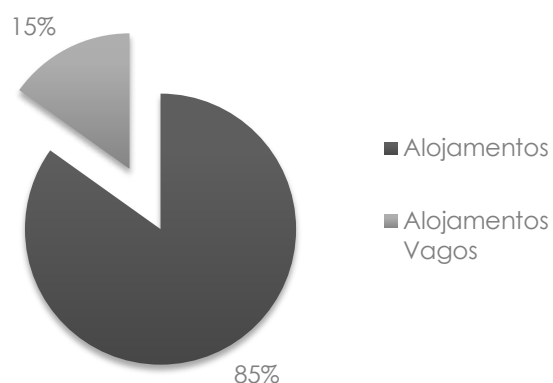


Fig. 30 | Gráfico da situação dos alojamentos da Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Após análise da figura 30 podemos concluir que existe um grande número de edifícios com um ou dois pisos, este valor pode parecer um pouco elevado devido ao fato de algumas secções abrangerem áreas rurais tangentes à urbanização. Existe também uma grande parte de edifícios que tem cinco ou mais pisos. Em termos de alojamentos o gráfico vem confirmar a tendência atual para esta região, o aumento na procura de alojamentos nesta zona. Em

conversa com alguns representantes de imobiliárias, estes revelaram que nesta altura estão com dificuldades em encontrar casas para alugar ou para vender, pois existe uma grande procura. Muitas famílias estão a escolher esta região para residir, algo que pode justificar este fato é a crescente oferta de emprego e preços de habitação acessíveis em relação ao que se pratica em Lisboa ou nos subúrbios da capital.



Fig. 31 | Fotografia aérea da Urbanização da Barrada no Carregado (Pinto, 2014).



Fig. 32 | Avenida das Descobertas, Urbanização da Barrada no Carregado (Pinto, 2014).

## 4.2 | Caracterização social e demográfica da população

A população residente no concelho de Alenquer está dispersa por várias zonas, compostas na sua maioria por pequenos aglomerados, onde se verifica um contraste interno devido à existência de duas realidades diferentes, a zona urbana onde se localiza o eixo Carregado-Alenquer-Ota, e outra zona com um cariz meramente rural, no qual se localizam as restantes freguesias.

Ao nível da dinâmica de crescimento, tem-se constatado nos últimos anos no concelho um aumento das assimetrias intraconcelhias, marcado em particular por dois fenómenos importantes: por um lado verificam-se ganhos populacionais significativos nas freguesias mais próximas da região de Lisboa (onde se destaca o papel assumido pela UF. de Carregado e Cadafais) e por outro, verifica-se que as freguesias que compõem a zona mais rural do concelho têm vindo a registar grandes perdas populacionais. A UF. de Carregado e Cadafais, foi a que mais população conseguiu atrair em termos absolutos neste período temporal – 2641 habitantes – sendo aquela que detém um maior número de residentes: 11707 indivíduos, que representam 27% da população total do concelho, tanto no ano de 2001 como em 2011, abrangendo em 2011 cerca de 52% do total da população concelhia (CMA, 2012).

Em função da dimensão do concelho, poder-se-á considerar a densidade populacional como relativamente elevada, registando em 2011 um valor médio de 142,2 hab./km<sup>2</sup>. Contudo este valor é ligeiramente inferior à média da sub-região Oeste (163,3 hab./Km<sup>2</sup>). A UF. de Carregado e Cadafais tem valores contrastantes com o restante concelho e Sub-Região onde está inserido, onde a densidade (548,2 hab./km<sup>2</sup>) atinge valores equivalentes aos subúrbios mais próximos das grandes cidades Portuguesas.

Na Urbanização da Barrada há 7295 habitantes residentes de acordo com os Censos de 2011, o que representa cerca de 62% da população da vila do Carregado.

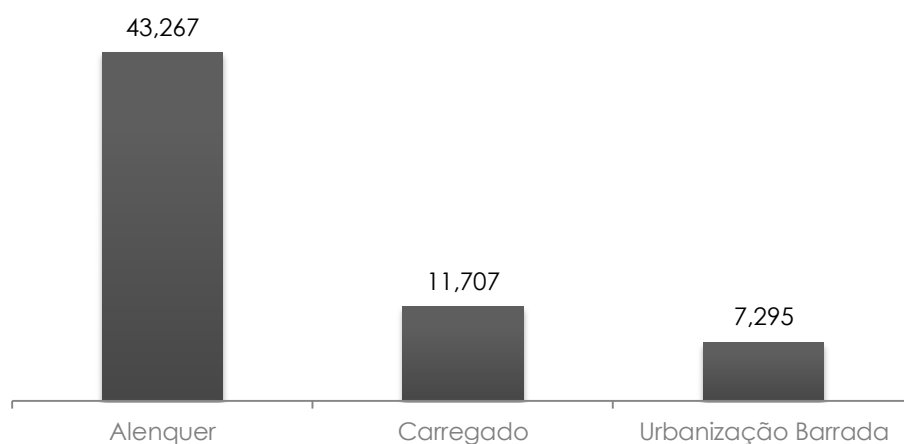


Fig. 33 | Número de indivíduos residentes na urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Através do gráfico anterior podemos observar que a Urbanização da Barrada representa cerca de 17% da população residente no concelho de Alenquer, podemos justificar estes números devido à oferta de habitação conjugado com vários fatores, como a proximidade a grandes eixos viários, como as Estradas Nacionais Nº1, Nº3, Nº115-4, pelas autoestradas A1, A10 e pela linha de caminho de ferro da Azambuja, e pela proximidade a vários armazéns logísticos que empregam grande parte da população do Carregado.

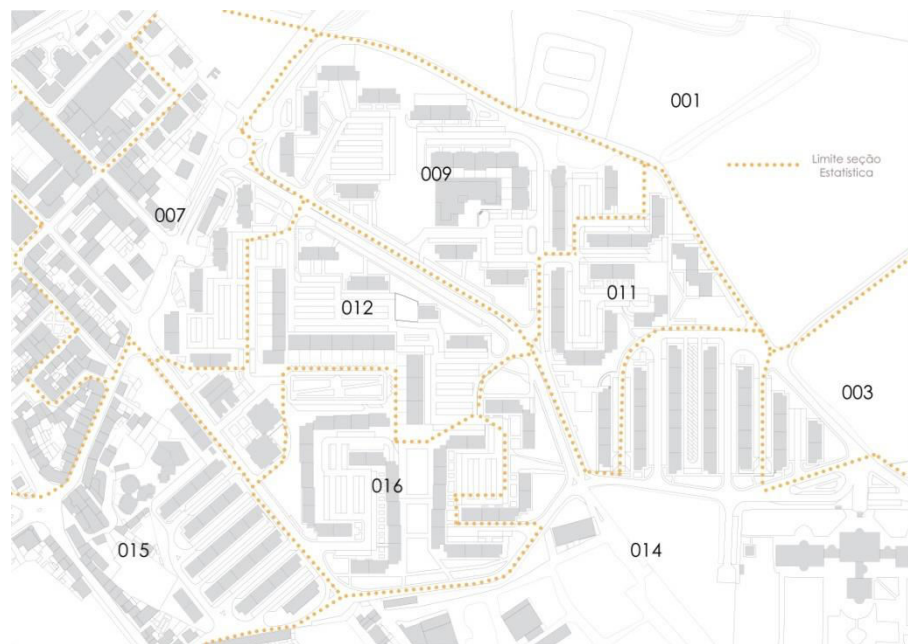


Fig. 34 | Mapa das secções estatísticas da Urbanização da Barrada, Carregado (Do autor, 2018).

Para uma análise social e demográfica mais pormenorizada desta área optou-se por analisar os dados das secções estatísticas onde está inserida a Urbanização da Barrada, devido à reforma administrativa, implementada em 2013 que uniu as antigas Freguesias do Carregado e Cadafais, tornou assim a análise mais enquadrada na Urbanização da Barrada.

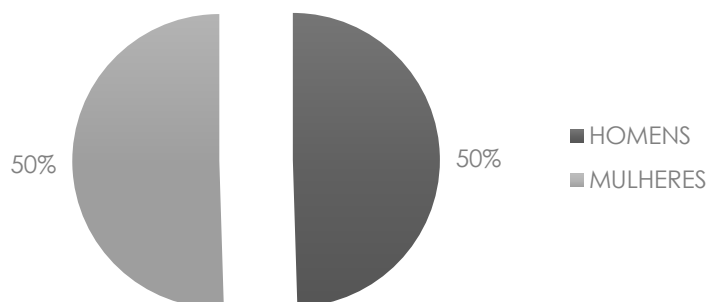


Fig. 35 | Gráfico de percentagem de indivíduos residentes na urbanização da Barrada por género (Do autor, 2018).

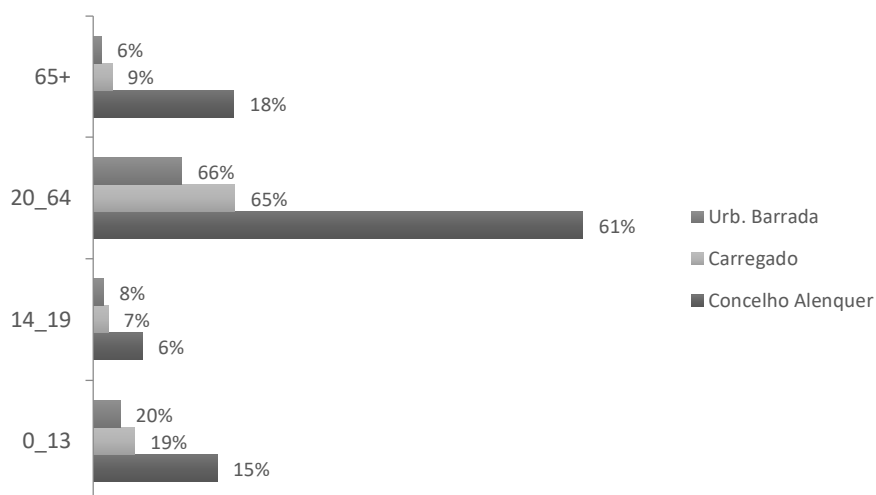


Fig. 36 | Gráfico de distribuição etária dos indivíduos residentes no concelho de Alenquer, Vila do Carregado e Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Após observarmos as figuras 36 podemos concluir que a urbanização da Barrada é uma área em que existe um equilíbrio em termos de género. Podemos retirar como conclusão da figura 37 que a urbanização da Barrada apresenta um elevado número de residentes em idade ativa, superior a média do concelho o que revela desde logo a importância desta área. Por outro lado nesta urbanização existe apenas 6% de população idosa, justificação para este facto pode ter a ver com o tipo de edifícios que existem na urbanização, onde encontramos imensas torres habitacionais com 10 ou mais pisos, em algumas destas sem elevadores a funcionar por falta de manutenção, também pode servir de justificação a falta de

espaços públicos de lazer e de estar que podem levar ao afastamento desta faixa etária da urbanização.

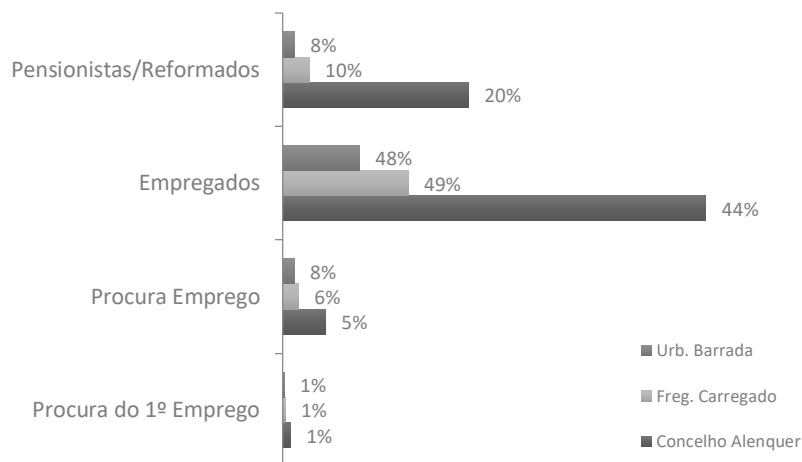


Fig. 37 | Gráfico da situação laboral dos indivíduos residentes no concelho de Alenquer, Vila do Carregado e Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Com base no gráfico anterior podemos observar que nesta zona, grande parte da população está empregada, estes dados podem ser justificados com a existência de vários armazéns logísticos que estão abertos 24 horas por dia, também pela existência do Centro comercial “Campera” e pelo comércio local que apesar de pouco ainda tem alguma importância na freguesia.

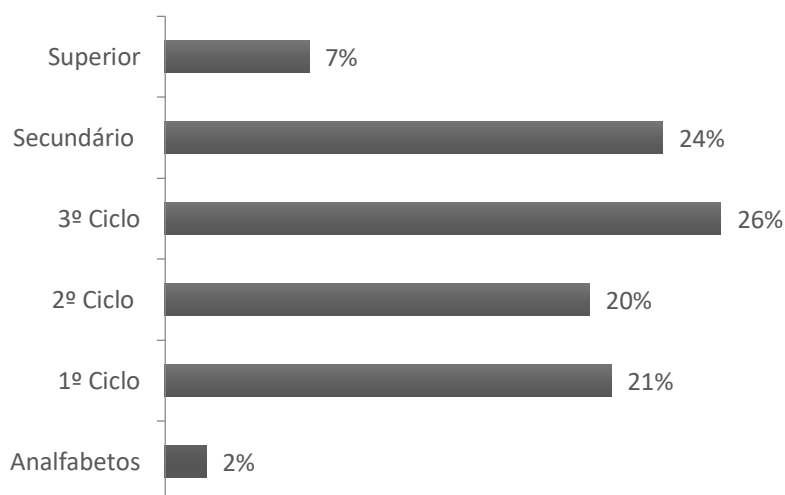


Fig. 38 | Gráfico de habilitações dos indivíduos residentes na urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Pela observação do gráfico notamos que existe uma grande dispersão de dados, e que a maioria da população da urbanização

termina os estudos no 3º ciclo, uma possível justificação para esta situação pode ser o fato de no Carregado existirem apenas escolas primárias e básicas, podendo apenas concluir-se o 3º ciclo, para a conclusão do ensino secundário os habitantes do Carregado têm que se deslocar para as escolas secundárias de Alenquer ou de Vila Franca de Xira, que são as mais próximas. Os dados sobre o ensino superior são baixos, visto que as faculdades mais próximas do Carregado se localizam em Lisboa, o que leva a que os estudantes tenham que se mudar para perto das faculdades, ou então fazer viagens de 40km diariamente para Lisboa para poderem frequentar um curso superior.

#### **4.3 | Perspetivas da população sobre as necessidades**

A Vila do Carregado é uma zona onde existe uma grande multiculturalidade, esta foi a zona do concelho de Alenquer onde muitas comunidades estrangeiras decidiram estabelecer as suas vidas. Muitos destes vieram para Portugal à procura de melhores condições de vida, com o objetivo de obter vistos de residência. Durante o dia é possível ver jovens de diferentes etnias a utilizar o espaço público, nas várias praças, túneis e escadarias a conviver e a realizar diversas atividades.

Em termos de oferta de equipamentos, áreas para passar os tempos livres, os moradores dizem que são escassas. Os poucos locais que existem para este efeito estão em grande parte destruídos ou degradados à espera de intervenção, intervenções que são prometidas todos os anos, mas que até aos dias de hoje raramente aconteceram.

A população da urbanização em geral tem a opinião que esta é um pouco esquecida e posta de parte pela Junta de Freguesia do Carregado e pela Câmara Municipal de Alenquer. Um exemplo desta situação nota-se mais na época natalícia onde não existe iluminação natalícia na urbanização, e em sentido contrário a Vila de Alenquer é palco de inúmeras atividades típicas desta época, e as ruas estão praticamente todas decoradas a rigor.

Os moradores da urbanização continuam a sublinhar que há muito a melhorar, como o problema do parque de estacionamento de veículos pesados. Cada vez que um veículo pesado entra ou sai, fica uma nuvem de pó no ar, e é impossível manter-se as janelas das casas abertas. Outra das questões tem a ver com a higiene das ruas, os moradores revelam que estas já viram melhores dias.



Fig. 39 | Iluminações Natalícias na Vila de Alenquer. (CMA, 2017)



Fig. 41 | Parque de estacionamento provisório de pesados na Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

A população há muito tempo que pede mais equipamentos e serviços não só para a urbanização como também para a vila, estes dizem que falta, por exemplo um auditório, uma biblioteca, um posto da GNR, áreas culturais, zonas com melhores condições para o comércio local, equipamentos desportivos com condições, entre outros.

Há também a questão do vandalismo, os edifícios com graffiti continuam a ser uma imagem de marca na urbanização, e o facto de muitos estabelecimentos comerciais locais terem fechado portas contribuiu para este estado, exemplo maior é o antigo "supermercado dos Valis", há mais de 20 anos que este espaço está por ocupar, onde já foram encontrados vestígios de algumas atividades mais duvidosas no seu interior. Atualmente um grupo de moradores que se denominam de AMB – (Associação mais Barrada) tem tentado através de donativos requalificar este antigo supermercado, de maneira a poder utilizá-lo para atividades comunitárias.



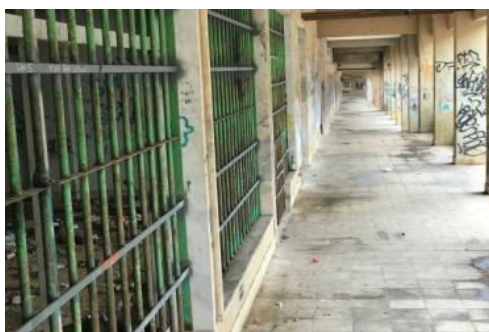


Fig. 40 | Antigo supermercado dos "Vallis" (Do autor, 2018).



Fig. 41 | Graffitis no espaço do antigo supermercado dos "Vallis" (Do autor, 2018).

Para estes problemas os moradores têm as suas próprias ideias de algumas intervenções que poderiam melhorar substancialmente a qualidade de vida na urbanização, algumas chegam a ser de consenso geral, como a construção de um parque urbano, como aqueles que estão a ser construídos no concelho de Vila Franca de Xira; a transferência do parque de pesados para uma zona mais afastada da vila; a construção de um equipamento público, como uma piscina municipal, um auditório, ou uma biblioteca; a requalificação dos espaços públicos e dos equipamentos existentes; e um melhoramento na higiene das ruas da urbanização.

Estas são as principais medidas que os habitantes gostariam de ver realizadas no menor espaço de tempo possível, algumas delas estão planeadas desde o início da urbanização, mas pelas mais diversas razões nunca foram para a frente, deixando esta urbanização carenciada e ocupada maioritariamente por edifícios habitacionais, revelando falta de espaços públicos, desportivos e de lazer que possam melhorar a qualidade de vida das pessoas da urbanização da Barrada e da vila do Carregado.

#### 4.4 | Os planos, os programas e os projetos

PDM

Está neste momento em desenvolvimento o segundo Processo de Revisão do PDM de Alenquer. Este processo iniciou-se pela primeira

vez devido à possibilidade do futuro aeroporto de Lisboa poder localizar-se na base aérea da Ota. Mais tarde em 2008 o governo alterou a sua decisão e deslocou o projeto do novo aeroporto de Lisboa para o campo de tiro de Alcochete.

Esta mudança de paradigma motivada pela deslocalização do NAL da Ota para Alcochete constituiu uma oportunidade para definir uma nova visão estratégica para o território e um consequente programa de intervenções que robusteçam os fatores de competitividade local, gerando um novo ciclo de crescimento urbano, social e económico. Obriga, contudo a reformular uma série de documentos já estabilizados, com naturais repercussões no andamento do processo de revisão do PDM (CMA, 2010).

Atualmente o concelho de Alenquer está inserido no PROT-OVT, em relação ao PROT-AML é importante referir que este plano embora não inclua no âmbito territorial o Concelho de Alenquer, estabeleceu para o município um conjunto alargado de orientações.

#### PEDU

Com enquadramento nos fundos Comunitários Europeus 2020, e no Pacto para o Desenvolvimento e coesão territorial para a região Oeste no período 2014-2020 a Câmara Municipal de Alenquer tem em vigor o PEDU (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano). Este plano conta um investimento que ronda os quatro milhões de euros para intervenções na vila de Alenquer e na vila do Carregado. Os principais domínios deste plano são a inclusão social, combate à pobreza, combate ao abandono escolar, vida e envelhecimento ativo.

Este plano é dividido em três partes, o PAMUS (Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável), O PARU (Plano de Ação de Regeneração Urbana) e o PAI-CD (Plano de Ação Integrado – Comunidades Desfavorecidas).

O PAMUS é um plano que está mais virado para o desenvolvimento da mobilidade a nível intermunicipal, tendo como alguns dos objetivos principais, a realização do plano de mobilidade urbana sustentável do concelho de Alenquer, otimização das ligações intermodais entre os transportes públicos rodoviário e ferroviário,

relocalização e melhoria das condições do Parque TIR no Carregado – Alenquer, adequação do interface de transportes públicos de Alenquer, adequação do interface de transportes públicos do Carregado, construção de ciclovia e via pedonal de ligação da Estrada Nacional n.º 1 à Urbanização da Barrada, criação de circuitos e acessos alternativos para os veículos pesados e construção de ciclovias e vias pedonal entre as vilas de Alenquer e Carregado.

Analisando os objetivos principais deste plano podemos observar com base na recolha de opiniões de moradores que estes vão de encontro com algumas das queixas por estes apresentadas, grande parte destes objetivos são bem escolhidos. Ainda assim no início do ano de 2019 apenas uma destas medidas já está em prática, que é a otimização das ligações intermodais entre os transportes públicos rodoviário e ferroviário. Grande parte dos restantes objetivos são constantemente apresentados, mas por enquanto ainda não foram concretizados (CMA, 2010).

Outra das vertentes do PEDU é o PARU este plano tem mais foco na reabilitação e reconversão de edifícios, e na reabilitação de espaços públicos urbanos e expansão da estrutura verde urbana. Os principais objetivos deste em relação à vila do Carregado são, a criação do parque verde urbano do Carregado e a reabilitação do Mercado Municipal do Carregado. Um dos principais objetivos deste plano vai ao encontro da ideia inicial para o projeto que será apresentado neste PFM, a criação de um parque urbano no eixo central da Urbanização da Barrada, com algumas diferenças, mas o conceito geral será praticamente idêntico (CMA, 2010).

O Terceiro plano que compõe o PEDU é o PAI-CD, este plano vira-se mais para a inclusão social das comunidades desfavorecidas e tem como principais objetivos para a zona do Carregado, a reabilitação dos espaços públicos da Urbanização da Barrada, reabilitação e reconversão do espaço camarário da urbanização da Barrada em Espaço JOVEM e um projeto integrado de inclusão ativa da população jovem da Urbanização da Barrada (CMA, 2010).

Mais uma vez os objetivos da Câmara Municipal vão ao encontro das perspetivas da população e dos objetivos deste PFM, neste

plano viramos o foco para a reabilitação dos espaços públicos da Urbanização da Barrada, pois este é um dos principais pontos de projeto deste PFM.

## 4.5 | Diagnóstico SWOT

(Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localização geográfica;</li> <li>• Proximidade à região de Lisboa;</li> <li>• Acesso a várias redes viárias de 1º nível;</li> <li>• Grandes polos logísticos nas proximidades;</li> <li>• Muita oferta de emprego;</li> <li>• Habitações a preços acessíveis;</li> <li>• Muita variedade de comércio, tanto local como grandes superfícies;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inexistência de Planos implementados;</li> <li>• Pouca interação entre os vários espaços da urbanização;</li> <li>• Falta de planos que promovam a urbanização;</li> <li>• Falta de Serviços e equipamentos;</li> <li>• "Estrangulamento" da urbanização por parte de redes viárias e complexos logísticos</li> <li>• Quantidade e qualidade dos espaços públicos de lazer e estar;</li> <li>• Diversidade de transportes públicos;</li> <li>• Grande densidade habitacional;</li> <li>• Poucos equipamentos desportivos;</li> <li>• Excesso de trânsito pesado</li> <li>• Estacionamento</li> <li>• Poluição</li> </ul>
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redimensionamento das vias de circulação viária e pedonal</li> <li>• Vários espaços vazios na urbanização de dimensões variadas</li> <li>• Possibilidade de requalificação de espaços vazios</li> <li>• Possibilidade de criação de eixo central com equipamentos e serviços</li> <li>• Possibilidade de ligação à vila de Alenquer e estação ferroviária da Vala do Carregado</li> <li>• Desvio do trânsito pesado do interior da vila do Carregado</li> <li>• Muita população ativa e jovem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diferenças ao nível de etnias dos residentes</li> <li>• Falta de espaços para os jovens utilizarem/ estarem depois do horário escolar</li> <li>• Degradação dos espaços públicos existentes</li> <li>• Aumento dos acidentes devido ao excesso de trânsito</li> <li>• Pouco investimento público na zona</li> </ul>

## Síntese da Análise SWOT

A Urbanização da Barrada no Carregado é um local que atrai muitas pessoas devido às suas acessibilidades, baixo custo das habitações, e extensa oferta de emprego. No entanto as condições de qualidade de vida na zona habitacional revelam várias carências, como a poluição, devido ao excesso de tráfego, falta de serviços e equipamentos, quantidade e qualidade dos espaços públicos e diversidade de transportes públicos. Devido ao constante crescimento que tem ocorrido nas últimas décadas nesta urbanização os espaços públicos são constantemente ocupados pelos automóveis, em detrimento de espaços de estar e lazer para os habitantes. A urbanização vive assim tempos em que a degradação dos espaços públicos é cada vez maior contribuindo para a diminuição da qualidade de vida dos habitantes desta área.

## **05 | PROPOSTA DE INTERVENÇÃO**

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

## 5.1 | Objetivos e Estratégia de Intervenção Urbana

Tendo como base o trabalho teórico desenvolvido, a análise do território nas várias vertentes, a análise SWOT e do conhecimento adquirido, partiu-se para a elaboração de uma proposta para a criação de um eixo central na Urbanização da Barrada. Houve também a intenção de ir ao encontro de alguns objetivos do plano que existe para esta zona (PEDU).

Sendo o tema principal deste Projeto Final de Mestrado o espaço público como elemento de ligação no Carregado, desenvolveu-se um projeto de requalificação dos espaços públicos na Urbanização da Barrada, de modo a criar uma ligação através de espaços vazios ao longo da urbanização, com a intenção de transformar esses espaços vazios num eixo que traduza uma linha de continuidade e de integração desses espaços no dia a dia desta Urbanização.

A escolha deste local resultou da análise do território, levantamento de espaços públicos com pouca qualidade, espaços vazios, abandonados e espaços verdes degradados. A partir desta análise foi perceptível uma proximidade destes espaços que criavam aqui uma oportunidade de formar com a sua ligação um eixo central.

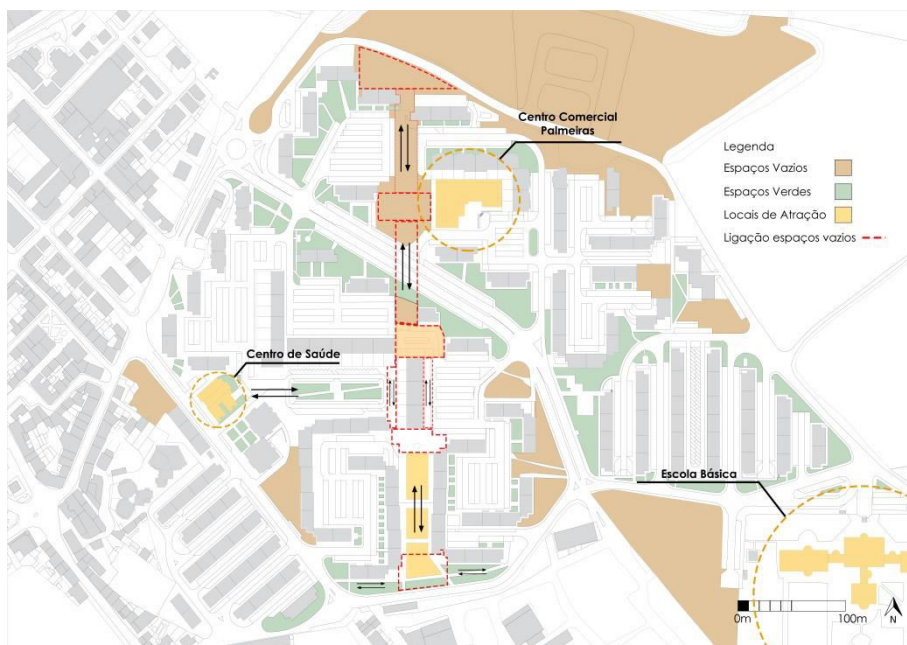


Fig. 42 | Mapa da estratégia do eixo central, Carregado (Do autor, 2018).

A escolha deste eixo baseou-se na presença de áreas que atraem muita população, como é o caso do centro de saúde do

Carregado, o centro comercial “Palmeiras”, que é atualmente um centro comunitário e uma igreja evangelista. Outro dos aspetos que levaram à escolha deste local foi o claro abandono de algumas zonas, em que o espaço público não tem qualquer tipo de tratamento ou manutenção, acumulando muito lixo, quando podem ser espaços aproveitados para uma ligação entre os vários locais de grande afluência na urbanização.



Fig. 43 | Exemplo de um dos espaços vazios na Urbanização da Barrada, Carregado (Do autor, 2018).

A estratégia para a área em estudo tem como ponto principal a criação do eixo central da Urbanização da Barrada de forma a requalificar os espaços existentes e os espaços vazios.

A localização geográfica desta área leva-nos no entanto a pensar primeiro numa escala mais afastada, de modo a resolver algumas questões que afetam diretamente esta urbanização.

Desde há muitos anos que a Vila do Carregado é um dos maiores cruzamentos viários do País, devido a esta situação são milhares os veículos pesados que atravessam a vila e a urbanização diariamente, levando a que por vezes aconteçam acidentes.

Para uma maior segurança da área que estamos a estudar, é urgente desviar o tráfego pesado da urbanização criando



alternativas através de vias existentes com pequenas adaptações e de acordos com as concessionárias das autoestradas que ficam próximas da vila do Carregado.

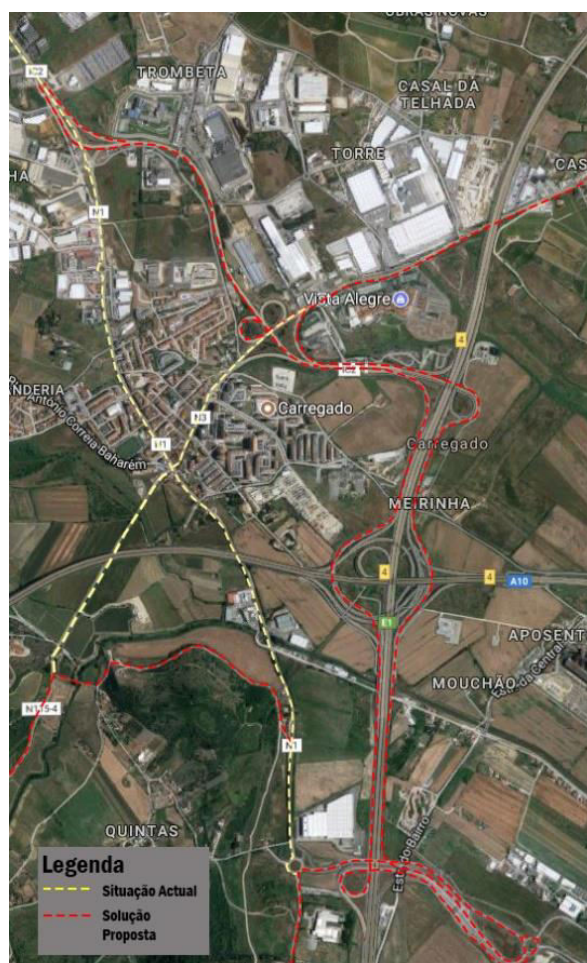


Fig. 44 | Proposta de desvio de trânsito pesado do interior da vila do Carregado (Do autor, 2018).

Esta proposta de desvio do tráfego pesado do interior da vila do Carregado teria no entanto de passar por um acordo semelhante ao que ocorre no município de Vila Franca de Xira em que os veículos pesados podem circular no troço da autoestrada A1 entre os nós de Vila Franca de Xira I e II sem ter que pagar portagem. Este fato deve-se à reestruturação viária que houve no interior da cidade de Vila Franca de Xira que impede a entrada de veículos pesados no interior da cidade. No entanto haverá exceções a alguns veículos pesados que venham fazer serviços ao interior da vila do Carregado.

Em relação ao tráfego que existe dentro da urbanização, procederemos também à requalificação da Avenida das Descobertas, avenida que hoje tem um perfil de duas faixas de

rodagem para cada sentido com duas vias de trânsito cada uma, e estacionamento em espinha, para esta avenida é fundamental reduzir o tráfego e as velocidades que aqui se praticam, também é importante oferecer-se mais espaço pedonal e público nesta avenida, pois nas suas extremidades existem muitos jovens a utilizar os espaços laterais desta avenida.



Fig. 45 | Mapa da situação atual na Avenida das Descobertas, Carregado (Do autor, 2018).

Como podemos observar na imagem esta avenida é rodeada de espaços verdes que mereciam uma zona pedonal mais nobre, é urgente diminuir as velocidades que aqui se praticam, consegue-se circular nesta avenida facilmente a velocidades superiores a 70km/h, o que a torna muito perigosa tanto para quem utiliza os espaços verdes como para quem circula de automóvel. Para esta avenida parece-nos fundamental numa primeira análise reduzir de duas vias de trânsito para uma em cada sentido. Em relação ao estacionamento, durante o dia está praticamente vazio, e durante a noite é em grande parte ocupado por veículos pesados e alguns automóveis, pelo que não é um estacionamento importante, visto que os veículos pesados serão retirados do interior da urbanização. Por isso será importante retirar este estacionamento e criar no seu lugar áreas pedonais. Em relação aos espaços verdes, parecem bem localizados, necessitando apenas de melhor tratamento e de alguns equipamentos que reativem a vivacidade destes espaços.

Outro dos grandes problemas é o estacionamento, existe muito espaço de estacionamento, com isto é necessário uma reorganização do estacionamento entre as praças tangentes ao eixo proposto, de modo a permitir não só a organização do estacionamento como a segurança das pessoas que têm que atravessar estes estacionamentos.

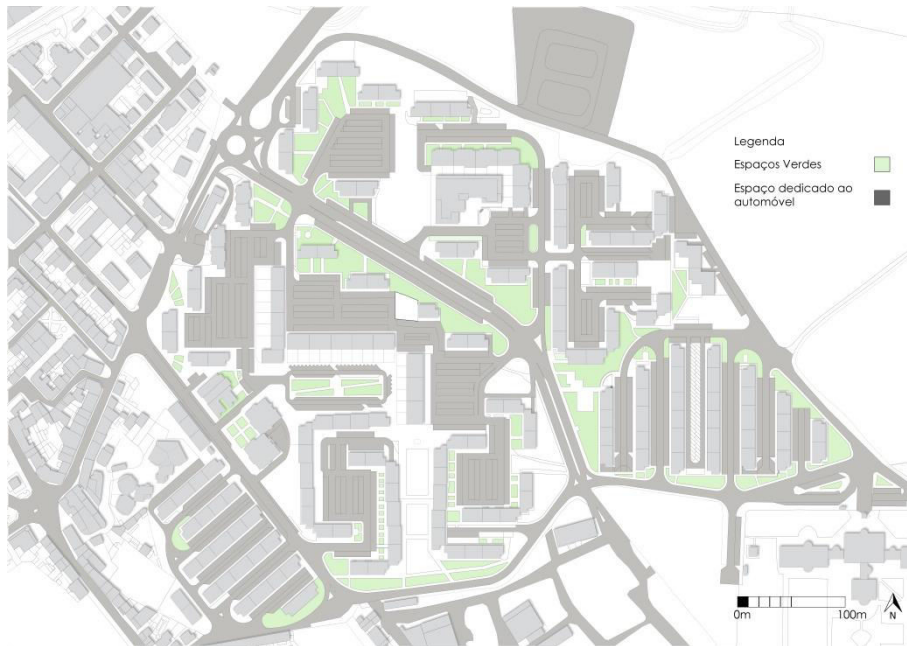


Fig. 46 | Situação atual das estradas, locais de estacionamento e espaços verdes na urbanização da Barrada, Carregado (Do autor, 2018).

Analisando esta imagem podemos concluir que o espaço dedicado ao automóvel é excessivo, é necessário fazer uma gestão e retirar espaço ao automóvel.

Os lugares que serão retirados devido ao eixo serão compensados com a criação de um parque subterrâneo, com a possibilidade dos lugares serem adquiridos por parte dos moradores de modo a compartilhar a construção do mesmo. Irá também ser necessário promover a utilização dos estacionamentos existentes que estão praticamente vazios de dia e noite.

Ultrapassada esta fase partimos para uma escala maior, onde iremos criar uma união entre os vários espaços vazios, espaços verdes degradados, parques de estacionamento provisórios e espaços públicos existentes que necessitem de requalificação.

Esta união de espaços tem como base a proximidade entre estes a espaços de grande afluência na urbanização, como o centro comercial "Palmeiras", e o centro de saúde, ligação que é feita através de um parque criado há cerca de 5 anos.



Fig. 47 | Área de intervenção (Do autor, 2018).

Depois de analisar os vários pontos acima referidos chegou-se aos limites da área de intervenção. Apesar dos limites da área de intervenção já estarem definidos, teremos ainda que definir os limites do eixo, pois o edificado existente tem formas labirínticas e confusas, não havendo alinhamentos que permitam definir com clareza o eixo proposto, devido a esta situação irá proceder-se a um estudo, de modo a conseguir-se definir o eixo dentro da área de intervenção.

Após a definição da área de intervenção e da estratégia a utilizar fez-se um resumo dos objetivos iniciais para esta proposta de maneira a que estes objetivos se transformem em três grandes objetivos finais, estes objetivos são:

- Requalificação dos espaços públicos;
- Desenho urbano virado para a escala humana;
- Criar um ambiente saudável;
- Implantar novos usos, e promover o convívio entre as pessoas da urbanização;

- Promover e criar espaços para as atividades comerciais e económicas;
- Melhorar a segurança na urbanização;
- Reformulação da rede viária na Avenida das Descobertas, de modo a que os percursos pedonais e viários possam ser partilhados em alguns locais;
- Colocação de novos equipamentos de recreio e lazer que abranjam as mais variadas faixas etárias dos residentes da urbanização;
- Proposta de construção de edifícios para colmatar as necessidades existentes por parte dos jovens e idosos da urbanização;
- Reorganização dos estacionamento das várias praças tangentes ao Eixo Central;
- Desvio do trânsito pesado do interior da vila do Carregado;
- Retirar o parque de pesados do interior da urbanização da Barrada;

No próximo ponto serão apresentados os objetivos finais resultantes da estratégia e dos objetivos iniciais aqui abordados.



## 5.2 | Objetivos da proposta de intervenção

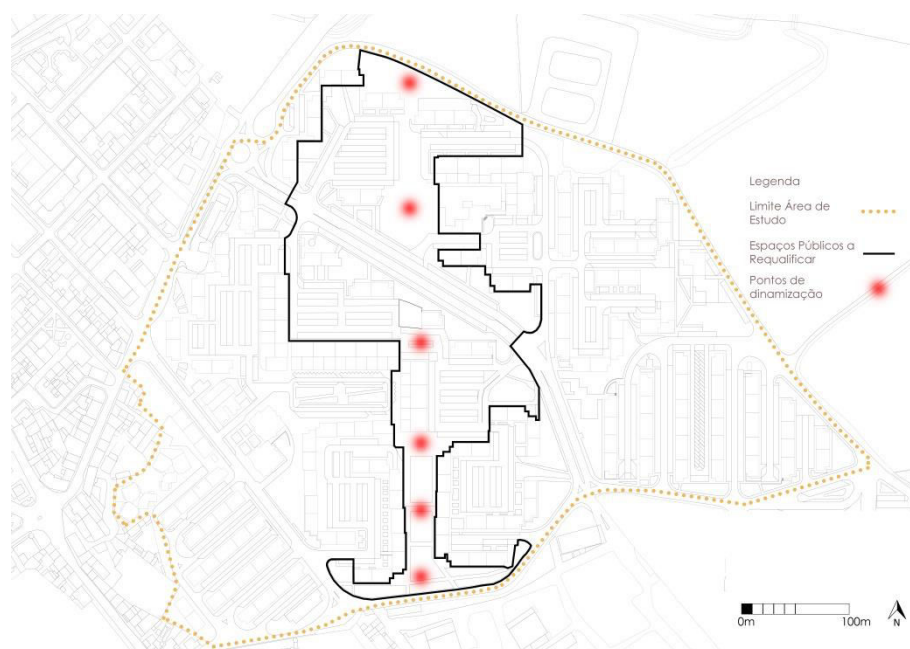


Fig. 48 | Espaços públicos a requalificar e pontos de dinamização (Do autor, 2018).

A partir dos objetivos iniciais apresentados no ponto anterior, e também a partir de alguns princípios de intervenção dos casos de estudo formou-se três objetivos finais, que englobam grande parte dos objetivos iniciais, estes são:

### 1 | Dinamizar e requalificar os espaços públicos da Urbanização da Barrada

Este objetivo terá com finalidade desenvolver os vários espaços, de modo a que estes possam atrair pessoas. Para este objetivo terá que se pensar nos aspetos económicos e sociais deste local. Os espaços públicos serão o ponto de partida para a melhoria da economia local. Com a melhoria dos espaços, a promoção destes com eventos culturais e desportivos, bem como a criação de novos equipamentos irão ter uma importância na atração da população de todas as faixas etárias. Este objetivo é semelhante ao que se sucedeu no caso de estudo da "Praça de Campolide" onde se devolveu o espaço público às pessoas de modo a resolver vários problemas apresentados por moradores e comerciantes.

Em relação à questão económica, terá como intenção a recuperação do comércio local, comércio este que praticamente desapareceu com o aparecimento do "Campera Outlet Shopping",

mas que nos dias de hoje parece estar a recuperar, pois apesar de haver muitas famílias com acesso ao automóvel, ainda há muitas pessoas na urbanização que não o têm e por isso dependem do comércio local da urbanização, porque não têm outras formas de se deslocar às grandes superfícies que se localizam no exterior do Carregado. A requalificação dos espaços públicos e a criação do eixo central vão ser elementos geradores de novas vivências e dinâmicas que irão fortalecer a economia local.

Em termos sociais este objetivo vai ao encontro das questões da qualidade e quantidade de espaços públicos existentes, que são poucos ou estão degradados, o que leva a que sejam pouco utilizados, e como consequência leva ao aumento da insegurança destes locais, juntamente com a falta de iluminação destes.

É por isso importante a requalificação destes espaços de modo a que sejam locais de atratividade e dinâmicos, espaços onde as pessoas possam passar bons momentos e promover a sua utilização diária, aumentando assim cada vez mais o número de pessoas que utilizam estes espaços, combatendo a insegurança atual destes espaços, bem como promovendo o comércio local e também melhorando a imagem da urbanização.

## 2 | Reduzir o espaço destinado ao automóvel, e criar mais segurança para os peões



Fig. 49 | Espaço dedicado ao automóvel na Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

Nesta área o espaço dedicado ao automóvel domina por completo o espaço público, existem milhares de automóveis nestes espaços. Consequência do elevado número de automóveis nesta área é o aumento do espaço para o estacionamento, o que tem levado ao desaparecimento de alguns espaços vazios para darem lugar a áreas onde as pessoas possam estacionar os automóveis. O elevado número de automóveis existentes juntamente com a dimensão do perfil tipo da Avenida das Descobertas aumentam a insegurança nos espaços públicos e reduzem a mobilidade pedonal, o espaço pedonal é muitas vezes invadido pelo automóvel, com estacionamento indevido, algumas destas situações nem são devido à ausência de estacionamento, mas pelo simples fato das pessoas quererem estacionar o mais próximo das entradas das torres habitacionais.





Fig. 50 | Acidente na Avenida das Descobertas (Do autor, 2019).

Muitos acidentes têm havido nesta urbanização devido ao excesso de velocidade, resultante da dimensão das vias existentes, é por isso necessário reduzir o espaço dedicado ao automóvel, e promover a segurança dos peões que vêm nesta urbanização o espaço pedonal ser constantemente invadido pelo automóvel. O caso de estudo do “Eixo Central” em Lisboa, tem objetivos muito semelhantes em termos de redução do espaço automóvel e devolução desse espaço ao peão, medidas que serão tidas em conta para a intervenção na urbanização da Barrada.

### 3 | Melhorar a Mobilidade Pedonal

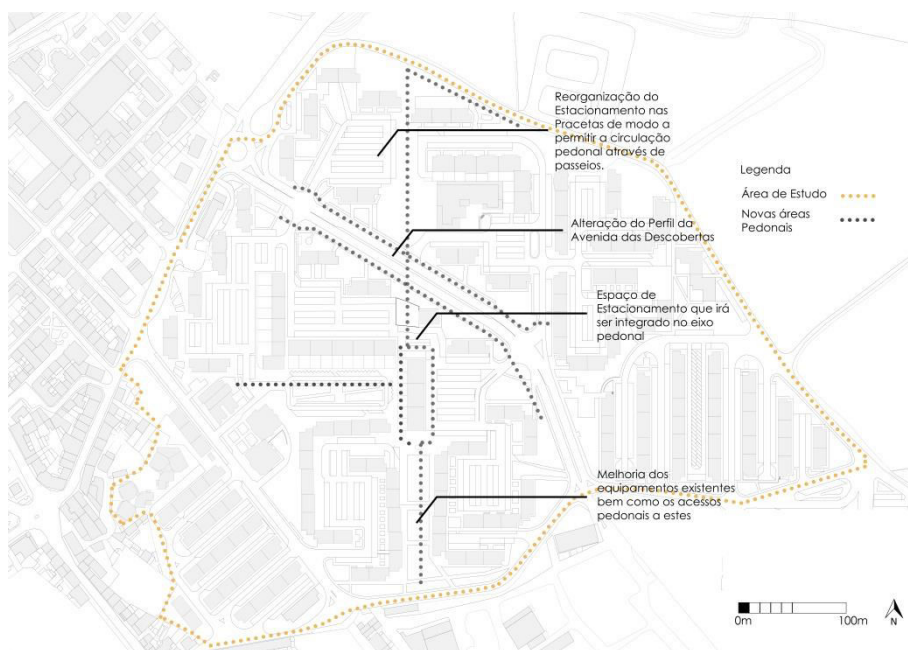


Fig. 51 | Estratégia para melhorias na mobilidade pedonal (Do autor, 2018).

Este objetivo visa promover a mobilidade pedonal, este está muito ligado aos objetivos anteriores e aos casos de estudo do “Eixo Vivo” na cidade de Maringá e às intervenções realizadas nas praças St. Johannesplan & The Konsthall Square, porque é fundamental para a promoção da mobilidade urbana que haja espaços públicos de qualidade, e uma boa articulação do espaço automóvel com as áreas pedonais. É importante promover o conforto dos espaços de circulação bem com a segurança de quem neles circula, tendo como objetivo formar circuitos pedonais acessíveis. Devido ao domínio que o automóvel tem sobre a área atual, propõe-se um novo desenho da Avenida das Descobertas de modo a que possam existir espaços de atravessamento seguros para a circulação pedonal, bem como a diminuição do número de vias de modo a existirem condições que favoreçam a circulação pedonal.



Fig. 52 | Espaço público dominado pelo automóvel na Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).



Fig. 53 | Espaços públicos atuais na Urbanização da Barrada (Do autor, 2018).

### 5.3 | Programa Base

Após a análise e definição da estratégia e objetivos será agora definido o programa deste projeto, a área de intervenção localiza-se no centro da Urbanização da Barrada no Carregado. Este local apresenta um espaço público degradado e em conjunto com fatores anteriormente referidos não contribuem para a vida quotidiana de quem aqui reside.

Com isto a linha principal de orientação deste projeto será o eixo central. Este eixo servirá para valorizar os espaços públicos, dando assim uma nova imagem à urbanização, bem com a funcionalidade e dinâmicas desta. Serão criados novos espaços que irão servir a população da urbanização, espaços como, um auditório, espaços de estudo e comércio em zonas que irão criar novas dinâmicas.

Estes espaços servem também como linhas orientadoras do novo eixo, visto que a forma dispersa como estão dispostas as torres habitacionais não é possível idealizar o eixo sem algo que ajude a definir o eixo, para essa situação realizou-se estudos com uma maquete onde se chegou à forma final de modo a dar bases sólidas e definidas ao eixo.



Fig. 54 | Maquete de estudo da urbanização caso o eixo fosse planeado desde o início (Do autor, 2018).



Fig. 57 | Maquete de estudo da solução encontrada para o eixo (Do autor, 2018).

Na Fig. 57 podemos ver um estudo de como deveria ser a disposição dos edifícios de modo a haver um eixo definido por estes, algo que deveria ter sido pensado na altura em que foi planeada a urbanização, de modo a que houvesse espaços preparados para serem espaços públicos de qualidade. Na fig. 58 temos a solução que nos parece mais viável devido às condicionantes das torres habitacionais que rodeiam o espaço do futuro eixo.

Em relação ao espaço público serão requalificados os espaços existentes, e serão criados espaços novos a partir de espaços vazios, com esta ligação será criada uma união de espaços que acabará por formar o eixo. Serão também criados novos equipamentos de forma a atrair pessoas de todas as faixas etárias para estes espaços.

A formação do eixo irá promover a criação de algumas praças, estas praças vêm criar espaços onde poderão ser criadas estruturas

temporárias, para diversos fins, e criará também definitivamente espaços para que as associações comunitárias tenham lugares para realizar os seus eventos anuais, bem como novos espaços para a realização da “Sardinhada” anual promovida pela Junta de Freguesia.

Depois dos estudos e análises, as definições de objetivos e estratégias chegamos à parte final deste projeto, serão agora apresentados os resultados finais, e explicações da intervenção.



Fig. 558 | Planta geral do eixo proposto (Do autor, 2018).



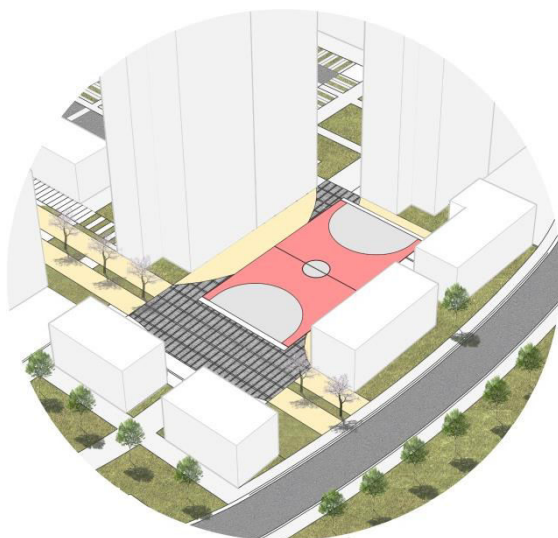


Fig. 59 | Zona norte do eixo (Do autor, 2018).

Nesta área do eixo será localizado o ringue desportivo, este teve que ser deslocado do local atual devido às constantes queixas dos moradores, e também por estar em avançado nível de degradação, nesta nova localização este espaço fica desde já preparado com balneários e uma arrecadação para que possam ser guardados materiais para diversas modalidades. Este espaço poderá vir a ser explorado pela Junta de Freguesia ou concessionado. Neste local também haverá a hipótese de existir espaços de comércio ou escritórios.



Fig. 6056 | Praça central do eixo (Do autor, 2018).

Esta será uma das áreas mais importantes do eixo, será onde se localizarão o maior número de funcionalidades bem como a ligação

com a requalificada Avenida das Descobertas. Nesta área irá localizar-se o espaço de estudos, o auditório, zonas comerciais e as novas paragens de autocarro. Ao longo deste eixo entre as praças aqui representadas haverá espaços de estadia, bem como algumas áreas verdes para que as pessoas possam estar, brincar, correr, haverá também um espaço dedicado para piqueniques, visto ser uma prática comum nesse local, onde uma vez por mês um grupo se junta com grelhadores e passam ali a tarde em grupo, esta intervenção reserva assim um espaço para que estas atividades sejam realizadas da forma mais segura possível. Ao longo dos espaços verdes estarão localizados pisos multifunções, para que se possa promover atividades, como aulas de dança, aulas de ginástica, entre outros tipos de atividades.



Fig. 61 | Av. das Descobertas (Do autor, 2018).

Nesta área podemos observar a intervenção realizada na Av. das Descobertas, onde foi retirado espaço desnecessário ao automóvel, devolvendo esse espaço ao peão, foram mantidas as árvores no corredor central, visto serem já uma imagem de marca desta zona, nesta praça existirá um espaço para restauração, um café ou bar, onde terá espaço para esplanadas e haverá a possibilidade de serem realizados eventos culturais, feiras, entre outras atividades.

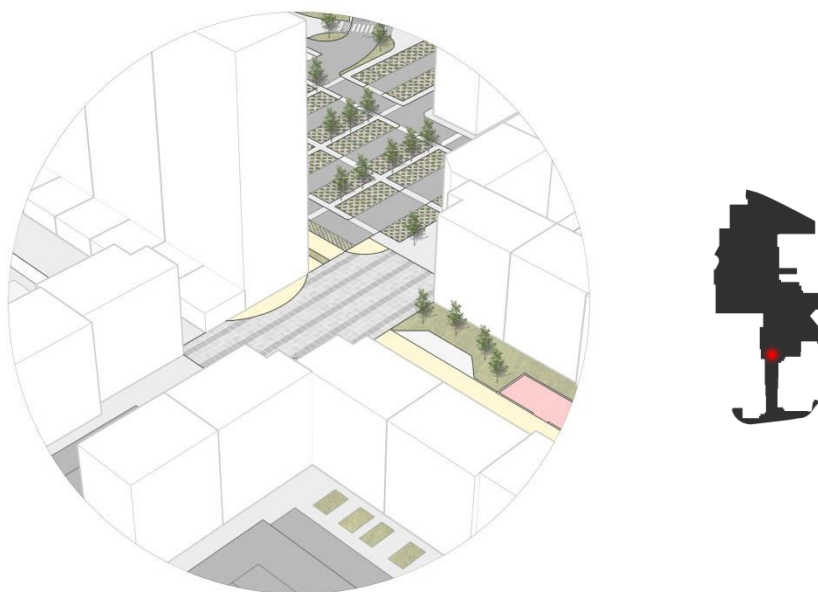


Fig. 62 | Intervenção no estacionamento, e ligação com o eixo (Do autor, 2018).

Nesta imagem podemos observar a intervenção realizada ao nível do estacionamento e relacionamento com o eixo, optou-se por se manter o piso com asfalto nas zonas de circulação viária, no estacionamento, optou-se por substituir o piso onde os automóveis ficam estacionados por grelhas de betão com relva passando assim o piso do estacionamento de 0% de impermeabilidade para perto de 50%. No estacionamento foram criados percursos, para que as pessoas não tenham de partilhar o seu percurso com os carros, têm percursos exclusivos, oferecendo mais segurança a quem atravessa estes estacionamentos. Foram ainda colocadas árvores entre os estacionamentos de modo a fornecer sombreamento nas épocas quentes, aumentar a qualidade ambiental da área, bem como melhorar a imagem estética destes locais.

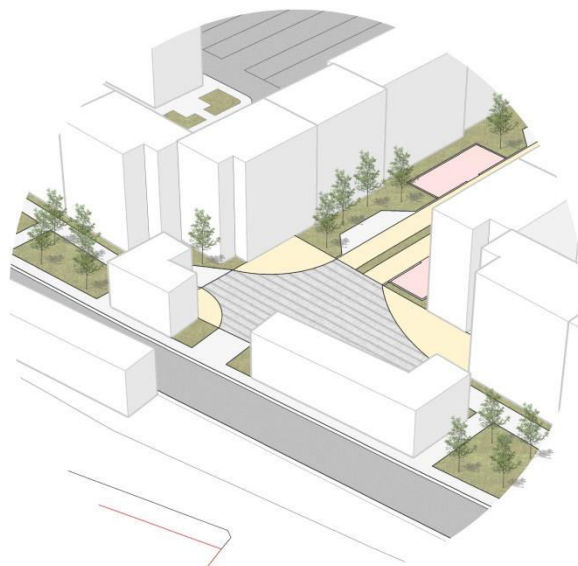


Fig. 63 | Zona sul do Eixo (Do autor, 2018).

Esta zona será dedicada aos equipamentos, onde as pessoas de várias faixas etárias poderão aproveitar os mesmos, será uma área com um parque infantil, máquinas de manutenção, pavimentos multiusos, e terá uma praça onde quem acompanha estas pessoas sejam, pais, amigos, familiares, caso não façam uso destes, podem passar o tempo na zona de estar que irá estar rodeada de áreas de comércio, serviços e restauração.



## 06 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

## 06 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema requalificação de subúrbios habitacionais é a base do presente trabalho. Os subúrbios habitacionais são áreas que por força de diversos fatores, normalmente financeiros são deixadas para segundo plano, o que leva à degradação destes locais. Os subúrbios são em grande parte habitados por pessoas que por diversas razões não querem ou não podem viver nas grandes cidades. Estes são espaços que são caracterizados pela fragmentação de espaços, segregação social, problemas de planeamento entre outros fatores.

Algo que é comum em praticamente todos os subúrbios habitacionais no contexto europeu é a falta ou a degradação dos espaços públicos. Nos subúrbios grande parte do espaço público é dedicado ao automóvel, visto serem zonas fora da cidade, e a grande maioria das famílias que residem nestas áreas têm um ou mais automóveis, o que leva a que existam nas proximidades grandes infraestruturas viárias, e grandes parques de estacionamento. Talvez pelo fato da grande maioria dos habitantes dos subúrbios trabalharem nas grandes cidades, se esqueça um pouco o tratamento e qualidade dos espaços públicos, mas esta é uma questão que tem de ser mudada, é importante começar-se a requalificar os espaços públicos destas áreas, de modo a aumentar a qualidade de vida de quem aqui reside e utiliza estes espaços.

De forma a dar resposta a estas questões, foi escolhido como modelo para este PFM a Urbanização da Barrada, na vila do Carregado, esta urbanização é descrita pelos habitantes como abandonada pela Câmara Municipal de Alenquer, devido à falta de equipamentos, serviços e espaços públicos de qualidade.

A resposta às carências apresentadas nesta urbanização passa pela requalificação dos espaços públicos e criação de um eixo central na urbanização, bem como alterações na rede viária. A criação do eixo central tem como objetivo criar uma união que não existe na urbanização.

A Metodologia utilizada foi desenvolvida em várias partes, iniciando-se por uma análise do território de modo a perceber as suas

características, o estilo de vida das pessoas, as suas rotinas, as suas histórias de vida no local de modo a obter o máximo de informação possível para a definição de uma estratégia de intervenção.

Depois da recolha destas informações procurámos também perceber as necessidades da população, desde fatores sociais, económicos, com conversas no local. O discurso das pessoas centra-se quase sempre na carência de espaços públicos e serviços de saúde, bem como no problema do estacionamento provisório dos veículos pesados.

A fase da estratégia passou por um resumo de todas as informações obtidas e pela nossa perceção do local, levando-nos à definição de vários objetivos para a requalificação da urbanização.

Após esta análise e definição da estratégia, desde logo surgiu um conjunto de vazios urbanos que conjugados com espaços públicos existentes, mas muito degradados, poderiam dar o mote para o arranque do projeto do eixo central.

Passou-se então ao início da definição do eixo central, devido à disposição do edificado, não foi possível ter logo a sua definição física. Para a definição deste passou-se por uma fase de testes de módulos edificados, corredores de árvores, de modo a haver uma definição clara do eixo e das praças que viriam a ser criadas.

A intervenção acaba assim por prever espaços para a construção de alguns serviços e equipamentos que possam servir a população da urbanização.

Com a definição do eixo completa procedeu-se à requalificação da Avenida das Descobertas, onde o espaço dedicado aos automóveis foi reduzido, oferecendo mais espaço para a circulação pedonal, bem como aumento dos espaços verdes envolventes de modo a que estes incluam equipamentos para as variadas faixas etárias.

Este trabalho teve como finalidade, contribuir para a resolução dos problemas que existem nos subúrbios habitacionais, realçando a importância que estes locais têm nos dias de hoje nas periferias das grandes cidades, e que precisam de intervenções para dar o mínimo de qualidade de vida a quem nestes locais reside.

Defendeu-se assim a estratégia de intervenção, neste caso específico a requalificação urbana utilizando como elemento de estudo o espaço público, com ênfase nos espaços vazios de modo a requalificar estes espaços e a dar uma nova dinâmica a esta zona.

O espaço público é assim um elemento fundamental para o melhoramento da qualidade de vida das pessoas, podendo este ter um grande impacto na criação de novas dinâmicas económicas e sociais e dar uma imagem completamente diferente a um subúrbio habitacional.

## **BIBLIOGRAFIA**

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

## Bibliografia

**ALMEIDA, A.** (2006). *O Valor das Árvores – Árvores e Floresta Urbana de Lisboa*. Tese de Doutoramento em Arquitetura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia, Universidade Técnica de Lisboa.

**ÁVILA, S.** (2011). *A Cidade como Personagem no Cinema*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa.

**BARRETTO, M., GISLON, J.** (2013). O flâneur revistado: Processos de revitalização urbana e caminhabilidade. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, pp.54-77.

**BORDE, A.** (2007). Percorrendo os vazios urbanos. *X Encontro Nacional da Anpur*, pp. 1- 16.

**BORJA, J., & MUXI, Z.** (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

**CÂNCIO, F.** (2008). *Cidades sem nome: crónica da condição suburbana*. Lisboa: Tinta-da-China.

**CASTANHEIRA, D.** (2012). Entre Espaços, Cerzir, gerar e capacitar lugares significantes na cidade.

**CAVACO, C.** (2006). – Reflexões sobre o Planeamento de Pormenor e a “Boa Forma da Cidade”. *Atas do Encontro Cidade para o Cidadão. O Planeamento de Pormenor em Questão*. Ordem dos Arquitectos.

**CEDRU** (1990). *Valis, Valorização de Lisboa, 1990-1992. Plano estratégico para a preservação e valorização do património arquitectónico e urbanístico de Lisboa. Em relação com o desenvolvimento sócio-económico*. Lisboa: CEDRU.

**DÍAZ, M.** (2013). *El vaciado urbano para la contruccion del espaço público: Estrategias de acunpuntura urbana en Ciutat Vella*. Facultat de Bellas Artes, Universitat de Barcelona.

**DOMINGUES, A.** (1994). (Sub)úrbios e (sub) urbanos – o mal-estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? *Geografia – Revista da faculdade de Letras*. I série, vol. X, XI. Porto, pp. 5-18.

**FAVACCHIO, A.** (2002). *O Planeamento do Espaço Público e a Qualidade das Cidades*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa.

**FERREIRA, V., LUCAS, J. e GATO, M.** (1999) – Requalificação urbana ou reconversão urbanística? *In A cidade da EXPO 98 – uma reconversão na Frente ribeirinha?* pp. 124.

**FRÓIS, T.** (2015). *Que estratégia para as periferias metropolitanas?* Instituto Superior Técnico. Lisboa.

**GASPAR, J.** (2005). *Cidade e urbanização no virar do milénio*. Centro de Estudos Geográficos. Universidade de Lisboa.

**GEHL, J.** (2006). *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Editorial Reverté, S.A.

**LYNCH, K.** (1960). *A imagem da cidade*. Lisboa: Lisboa: Edições 70.

**MENDES, L.** (2018). O processo de gentrificação em curso nas cidades (e periferias) de Lisboa e Porto. *Jornal Económico*. Disponível em: <https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/o-processo-de-gentrificacao-em-curso-nas-cidades-e-periferias-de-lisboa-e-porto-264850>.

**MOREIRA, G.** (2007). Requalificação Urbana – Alguns Conceitos Básicos. *Revista Artitextos* nº 5, pp.117-129, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa. Disponível em: <http://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802?mode=full>.

**MOURA, D., GUERRA, I., SEIXAS, J., FREITAS, M.** (2006). A revitalização urbana contributos para a definição de um conceito operativo. *Cidades – Comunidades e Territórios*, Nº 12/13, pp. 15-34.

**PERALTA, D.** (2011). *Mobilidade Pedonal: Humanização do espaço público junto a nós viários*. Instituto Superior Técnico. Lisboa.

**PINTO, J.** (2010) Eloge du Vide. *Revista Le carré bleu e Arte*. Nº 2. Nápoles: CLEAN edizioni, 2010. p 44.

**PORTAS, N.** (2010) – “Do vazio ao cheio”. *Cadernos de Urbanismo* nº2, Disponível em [www.cidadeimaginaria.org/eu/Dovazioaocheio.doc](http://www.cidadeimaginaria.org/eu/Dovazioaocheio.doc).

**SALGADO, M.** (2000). *Espaços públicos*, Lisboa: Fundação Banco Comercial Português.

**SOLÀ-MORALES**, I. (1994) "Terrain Vague" in DAVIDSON, C. (1995) Anyplace. Cambridge-Massachusetts/ London-England: The MIT Press, pp. 118-123.

**SOUSA**, C. (2010). *Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos*. Instituto Superior Técnico. Lisboa.

**TRIGAL**, L. (2015). *Diccionario de geografía aplicada y profesional: Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*. Universidad de León.

**VÁSQUEZ**, C. (2016). *Espaços subutilizados na cidade contemporânea: Análise dos vazios urbanos industriais de Medellín*. Universidade Federal de Santa Catarina.

**WITCHER**, R. E. (2005), "The Extended Metropolis: Urbs, Suburbium and Population". *Journal of Roman Archaeology*, 18, pp. 120-138.

## Webgrafia

**ARCHDAILY BRASIL** (2016). *St Johannesplan & Praça Konsthall / White*. Disponível em : <https://www.archdaily.com.br/br/785088/st-johannesplan-and-praca-konsthall-white> [consultado em Setembro 2018].

**CMA** (2010). *Processo de Revisão PDM*. Disponível em : <http://www.cm-alenquer.pt/CustomPages/ShowPage.aspx?pageid=34624113-5260-4035-aa21-9cd3d3b2edca> [consultado em Junho 2018].

**CMA** (2012). *PDM Alenquer 2012*. Disponível em : <http://www.cm-alenquer.pt/plataforma/home/ListaDocsPublicosUl.aspx> [consultado em Março 2018].

**CML** (2016). *Eixo Central – Requalificação do Espaço Público*. Disponível em : <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central> [consultado em Novembro 2018]

**CML** (2016). *"Uma praça em cada bairro"- Rua de Campolide*. Disponível em : <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/rua-de-campolide>



publico/uma-praca-em-cada-bairro/rua-de-campolide [consultado em Dezembro 2018].

**PCM** (2018). *Concurso público nacional de estudo preliminar para a requalificação do espaço público do Eixo Monumental de Maringá*, Primeiro lugar - Inscrição nº 17 - Pasta nº 9 - São paulo/SP. Disponível em :  
<http://www.concursoeixomaringa.com//site/1/participacoes/vencedores> [consultado em Outubro de 2018].

## ANEXOS

---

REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS.

O espaço público como elemento de ligação no Carregado

- 1 | Processo de Trabalho
- 2 | Imagens de Projetos de referência
- 3 | Estimativas de custos de projeto
- 4 | Cópias de plantas originais da urbanização
- 5 | Painéis provisórios de apresentação

## **Anexo 1**

Processo de Trabalho

## 1 | Processo de trabalho

### Estudo tráfego para redução de vias na avenida das Descobertas

Para a intervenção proposta na avenida das Descobertas, foi feita uma contagem de tráfego de modo a perceber-se se era possível efetuar uma redução do número de filas de trânsito.

A contagem foi efetuada nas horas de ponta, contabilizando o número de veículos numa amostra de 30 min. Foi também realizado uma previsão de crescimento de tráfego nos próximos 5 anos.

	se->no	se->no	se->no	se->no	se->no	se->no	no->se	no->se	no->se	no->se	no->se	no->se
	fila 1	fila 1_T.Cres	fila 2	fila 2_T.Cres	total hora	T.Cresc	fila 1	fila 1_T.Cres	fila 2	fila 2_T.Cres	total hora	T.Cresc
HORAS	veic	veic/h_5anos	veic	veic/h_5anos	veic/h	veic/h_5anos	veic	veic/h_5anos	veic	veic/h_5anos	veic/h	veic/h_5anos
7:00 - 8:00	86	103	154	184	240	287	161	193	115	138	276	330
8:00 - 9:00	91	109	191	229	282	338	118	141	86	103	204	244
18:00 - 19:00	136	163	242	290	378	452	226	271	182	218	408	488
19:00 - 20:00	113	135	157	188	270	323	182	218	136	163	318	381
total	426	510	744	891	1170	1401	687	822	519	621	1206	1444

Tabela | Contagem de veículos e previsão de crescimento (Do autor, 2018).

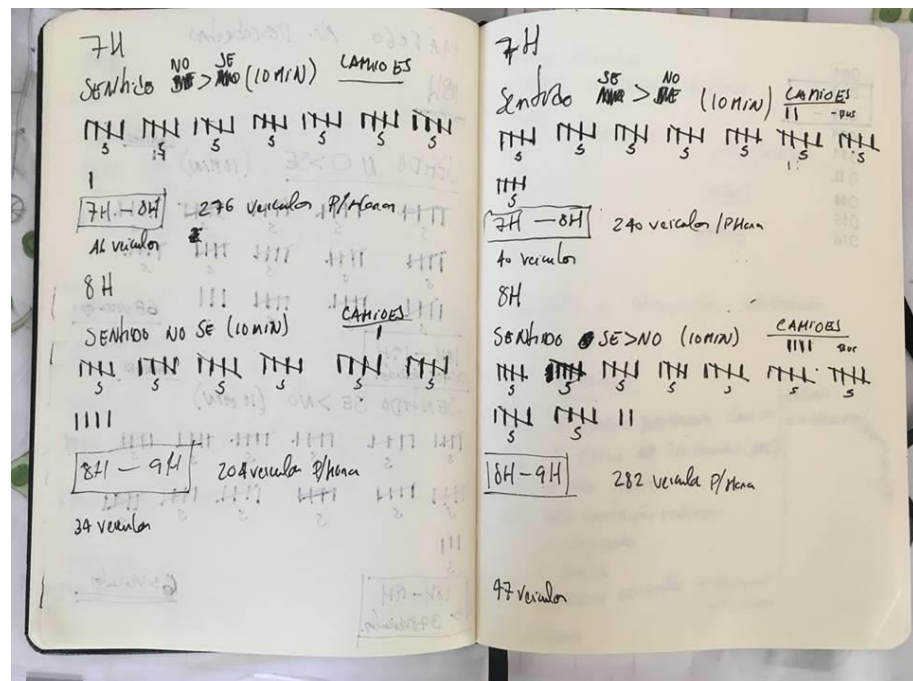


Fig. | Contagem de tráfego horas de ponta durante a manhã (Do autor, 2018).

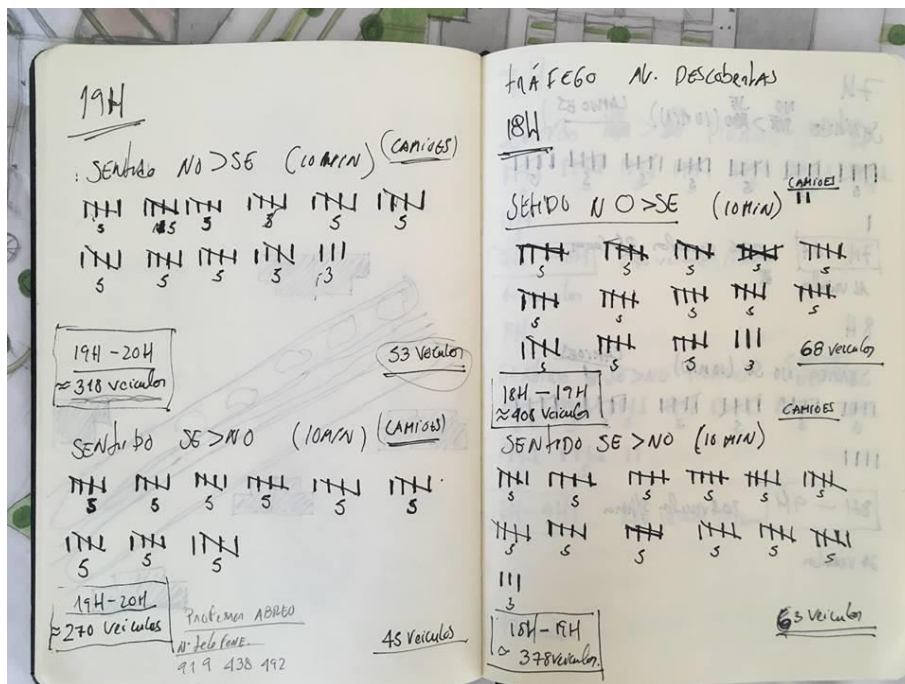


Fig. | Contagem de tráfego horas de ponta durante a tarde (Do autor, 2018).

Através da observação direta notou-se desde logo que não há necessidade de haver 2 filas para cada sentido, visto que na maioria do tempo não passavam carros em nenhum dos sentidos e com a observação da tabela confirma-se o que se tinha observado, não são necessárias duas filas, e com a redução do estacionamento nesta avenida, menos necessário as duas filas serão.

Haverá também ainda a requalificação da estrada de hoje em dia serve o parque provisório de veículos pesados, de modo a que quem queria atravessar a urbanização, não tenha que entrar na mesma e atravessar a Av. das Descobertas. Mais uma justificação para a diminuição do número de filas na Av. das Descobertas.

## Levantamento do número de lugares de estacionamento com vista à sua reorganização

A localização do eixo levou a que fosse imprescindível reorganizar alguns estacionamentos públicos, devido a esta questão procedeu-se ao levantamento dos lugares de estacionamento das praças que têm interação direta com o eixo.

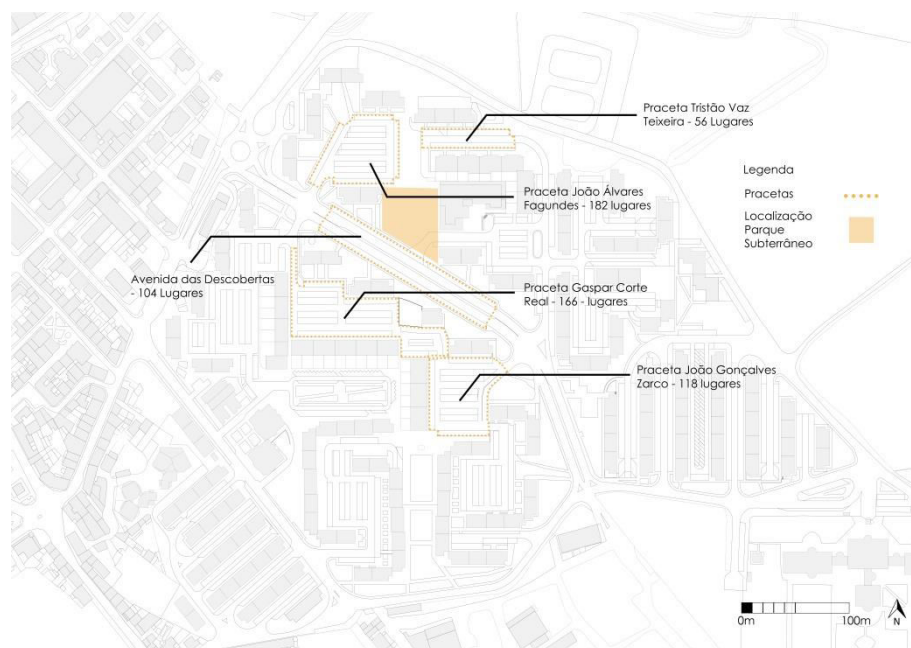


Fig. | Levantamento do número de lugares em cada estacionamento (Do autor, 2018).

Visto que antes da intervenção existiam 660 lugares, e depois da intervenção passaram a existir apenas 474 lugares nestas praças, irá compensar-se esta situação com um parque subterrâneo, parque que irá contar com 2817m<sup>2</sup>, o que fará com que venha a ter 112 lugares de estacionamento, isto contando com uma dimensão de 25m<sup>2</sup> por lugar de estacionamento. Este parque seria dividido em duas partes, uma parte pública, com estacionamento pago, e outra onde seriam colocados à venda lugares para que os moradores da urbanização que não possuam garagem pudessem comprar estes lugares. Com este parque desaparecem 61 lugares de estacionamento, um número que nos parece razoável, visto que existe um parque que durante dia e noite está vazio, a razão pela qual os moradores não estacionam nesse parque, é porque este fica nas traseiras de todos os edifícios que o rodeiam.



Fig. | Estacionamento indevido na Av. das Descobertas (Do autor, 2018).



Fig. | Estacionamento indevido nas praças (Do autor, 2018).



## Proposta inicial para a Av. das Descobertas



Fig. | Av. das Descobertas atualmente (Franco, 2018).



Fig. | Av. das Descobertas depois da proposta inicial (Do autor, 2018).

A primeira proposta existente para a área de intervenção baseava-se na eliminação viária da Av. das Descobertas, de modo a transformar esta avenida num parque urbano em conjunto com o eixo proposto. Esta ideia acabou por ser posta de lado devido aos estudos feitos em termos de contagem de tráfego, apesar de a Avenida ter um perfil excessivo para o tráfego que apresenta, não chega a ser pouco o suficiente para esta ser eliminada. Dados estes factos, a proposta atual, baseada nos princípios desta proposta, em que se deve valorizar o espaço público, bem como a mobilidade pedonal propõe que se retire o espaço em excesso do automóvel e se devolva esse espaço ao peão. Numa fase futura dependendo do impacto que esta intervenção terá poderá pensar-se em retirar totalmente o tráfego viário desta avenida passando-o totalmente para a estrada que ser nos dias de hoje o parque provisório de pesados.





Fig. | Alterações no tráfego para a extinção viária da Av. das Descobertas (Do autor, 2018).

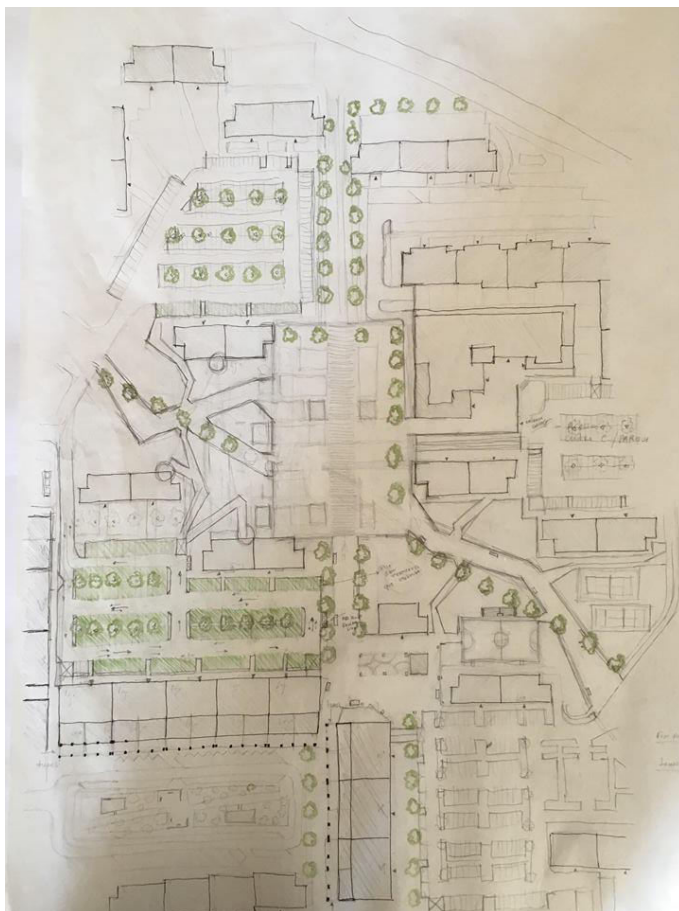


Fig. | Proposta eliminação viária da Av. das Descobertas (Do autor, 2018).

## Esquços e maquete de trabalho



Fig. | Estratégia inicial do eixo (Do autor, 2018).

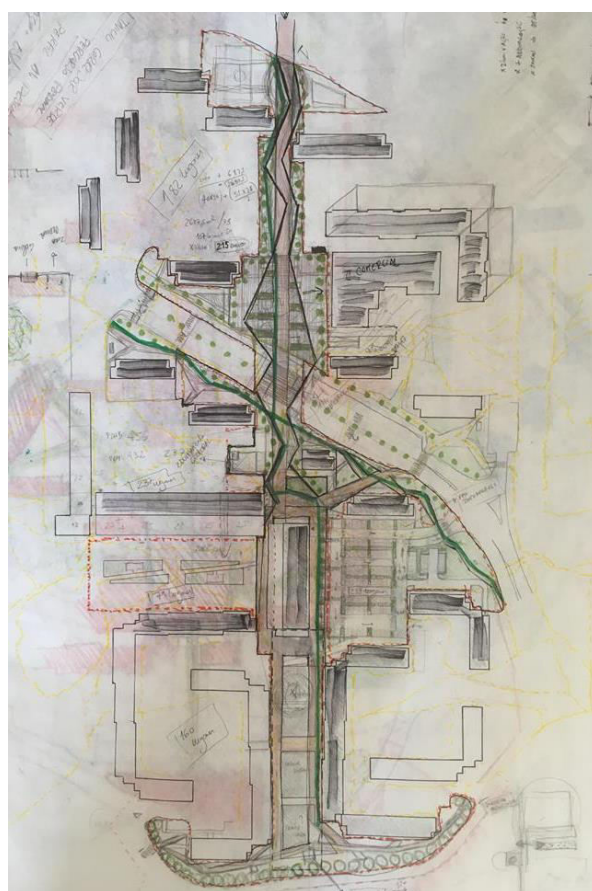


Fig. | Primeiro esboço do eixo (Do autor, 2018).



Fig. | Esquema de espaços verdes, vazios e públicos (Do autor, 2018).



Fig. | Esquema Av. das Descobertas (Do autor, 2018).





Fig. | Desenvolvimento do eixo (Do autor, 2018).

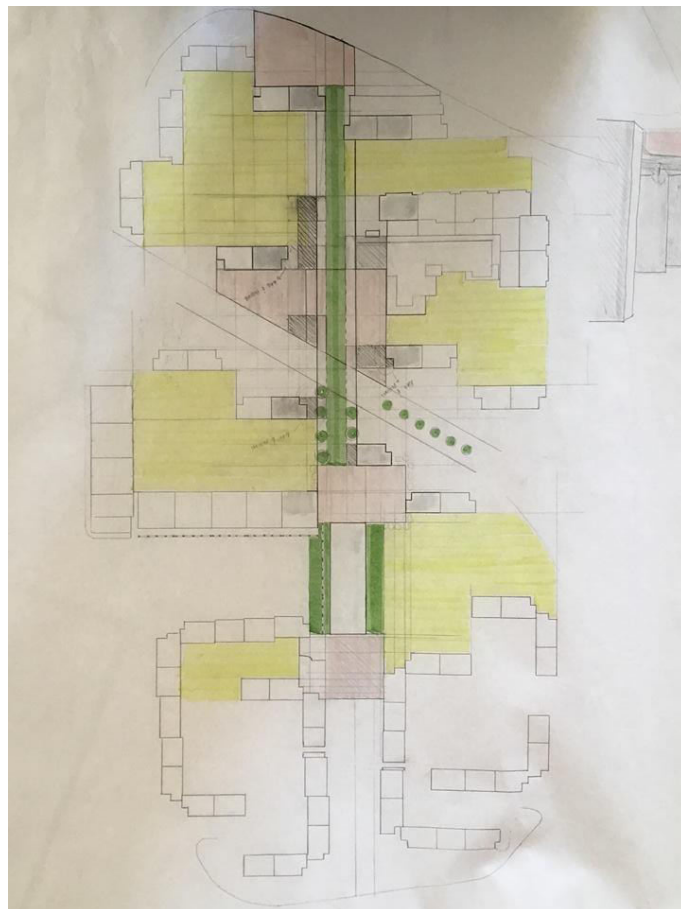


Fig. | Estudo de praças e ligações do eixo (Do autor, 2018).

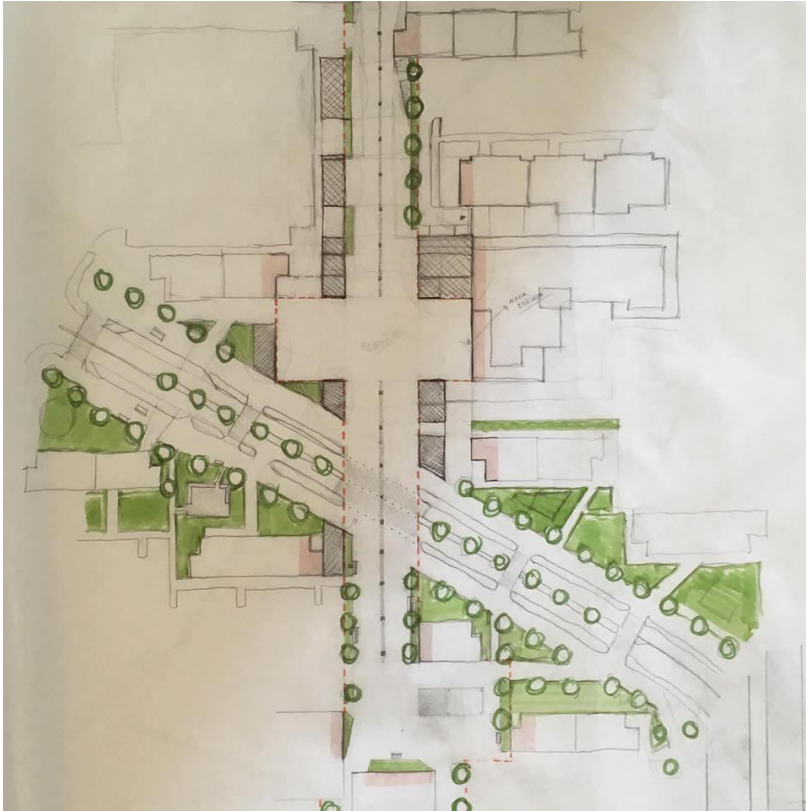


Fig. | Estudo de localização do edificado que irá definir o eixo (Do autor, 2018).



Fig. | Estudo de localização as praças que irão definir o eixo (Do autor, 2018).

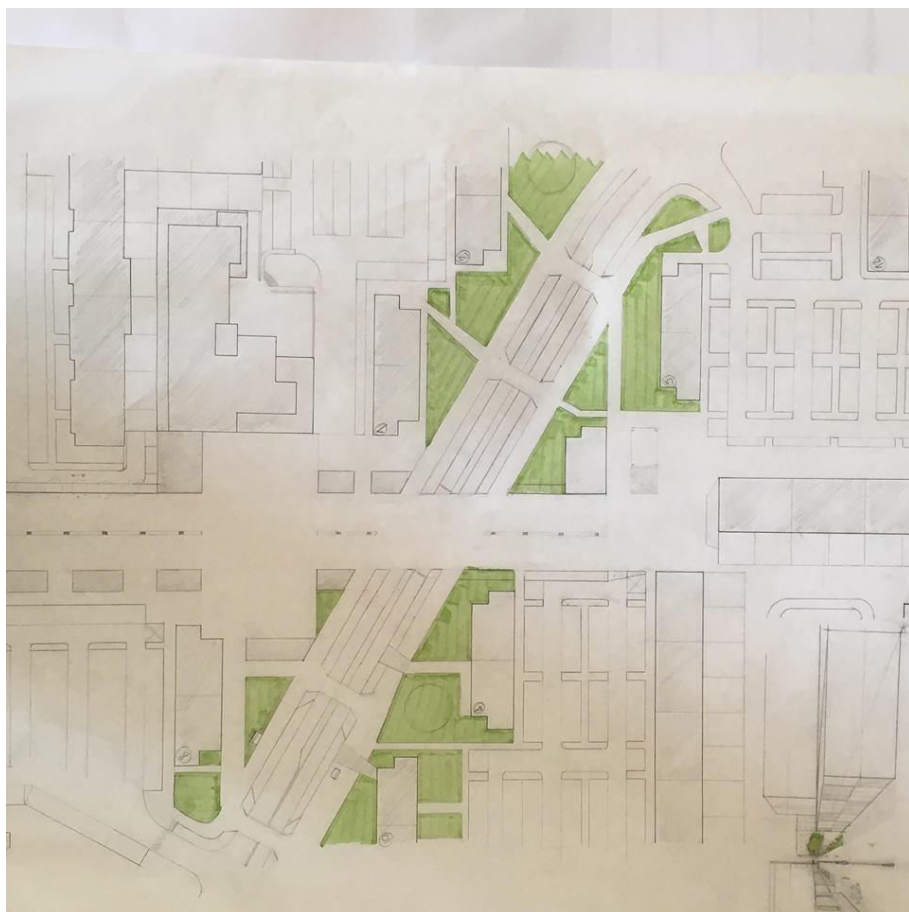


Fig. | Continuação do estudo da intervenção na Av. das Descobertas (Do autor, 2018).



Fig. | Estudo de localização de equipamentos (Do autor, 2018).



Fig. | Vista geral do eixo (Do autor, 2018).



## Maquete de Estudo



Fig. | Maquete de estudo (Do autor, 2019).

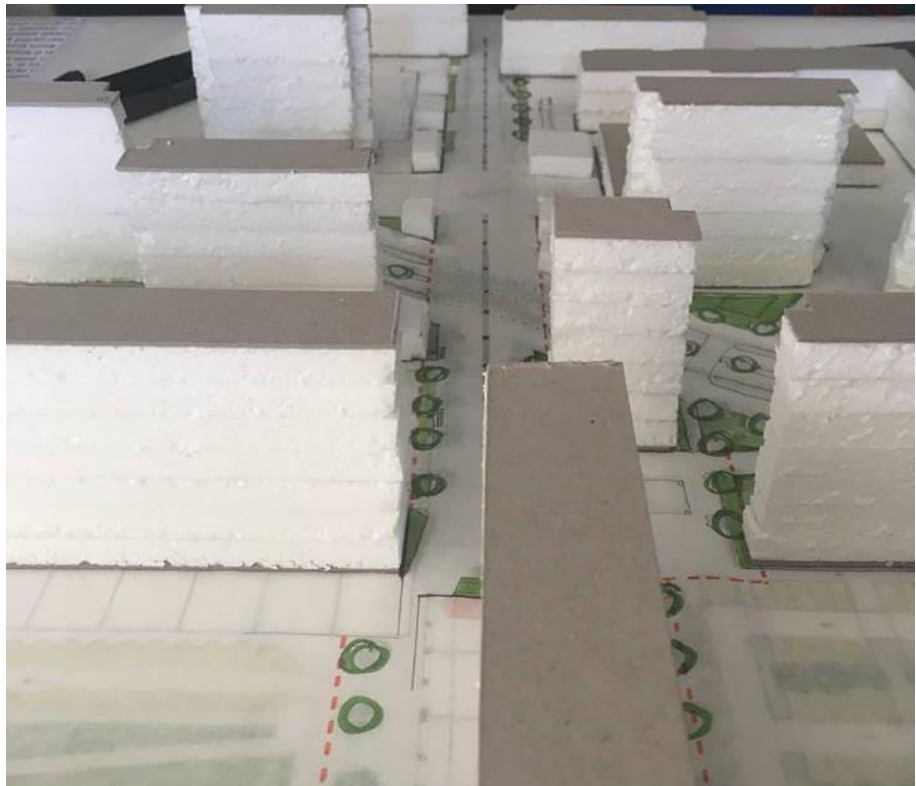


Fig. | Maquete de estudo (Do autor, 2019).





Fig. | Maquete de estudo (Do autor, 2019).

### Maquete de Final



Fig. | Maquete final (Do autor, 2019).



Fig. | Maquete final (Do autor, 2019).



Fig. | Maquete final (Do autor, 2019).

## **Anexo 2**

Imagens de outros Projetos de referência



## 2 | Imagens de outros Projetos de referência



Fig. | Green parking, Heifer International World Headquarters (Holford, 2008).



Fig. | Requalificação do passeio de St. Joan, Barcelona (Goula, 2014).



Fig. | Rambles Verdes, Barcelona (Balcells, 2014).



Fig. | Planta geral The Grand Ensemble Park, Alfortville (Falsimagne, 2017).



Fig. | The Grand Ensemble Park, Alfortville (Falsimagne, 2017).

### **Anexo 3**

Estimativa de Custos



### 3 | Estimativa de Custos

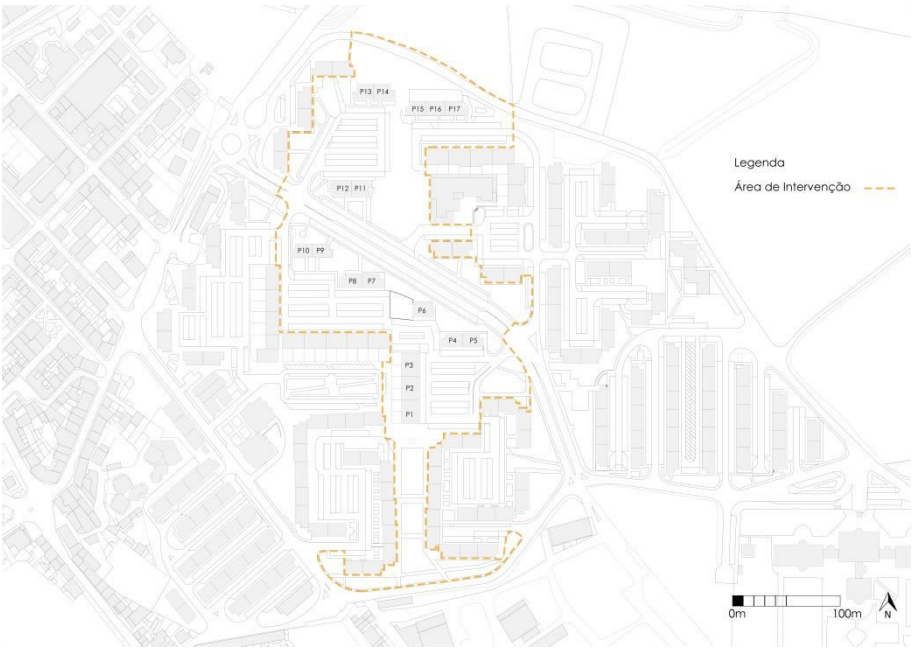


Fig. | Planta de resumo de áreas existentes (Do autor, 2019).

PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA PARA URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO				
TABELA RESUMO DE ÁREAS - EXISTENTE				
	Dados de Base	Área m <sup>2</sup>	OBSERVAÇÕES	
Áreas Totais Existentes	A <sub>T</sub> = Área Total	47242	Área Total de solo considerada	
	A <sub>TP</sub> = Área Total das Parcelas	4798	Área Total de solo afecto às parcelas	
USOS DA ESTRUTURA EDIFICADA	% / AC	AC: Área de Construção (m <sup>2</sup> )	OBSERVAÇÕES	
Área construída de Habitação (AC hab)	92%	43464	Área construída de uso habitacional	
Área construída de Comércio (AC com)	2%	1060	Área construída de uso comercial	
Área construída de Serviços (AC ser)	0%	0	Área construída de uso de serviços	
Área construída de Estacionamento (AC est)	6%	2825	Área construída de uso de estacionamento em estrutura	
Área Total construída do Domínio Privado dos Particulares (AC pp)	100%	47349	AC para calcular o Índice de Utilização (Iu)	
Área Total construída do Domínio Público ou Público, de uso público / Equipamentos Públicos (AC eq)	0%	0	Área construída de Equipamentos Colectivos	
Total de Áreas construídas (AC <sub>T</sub> )	100%	47349	Igual à soma das Áreas de Construção (AC)	
ÁREAS PÚBLICAS	% / AT	Áreas de Terreno (m <sup>2</sup> )	OBSERVAÇÕES	
Área de Arruamentos (AT arr)	82%	34881	Área de solo afecto aos Arruamentos de utilização colectiva	
Áreas Verdes (AT verdes)	18%	7563	Área de solo afecto à Áreas verdes de utilização colectiva	
Área de Equipamentos Públicos (AT eq)	0%	0	Área de solo afecto às parcelas destinadas a equipamentos de utilização colectiva	
Total	100%	42444	Igual à soma das Áreas Públicas	
PARÂMETROS	Cálculo	Dados de Base	VALOR	OBSERVAÇÕES
Índice de Utilização do Solo (Iu)	$\Sigma AC_i / A_T$	AC <sub>T</sub> e A <sub>T</sub>	1,0	É o quociente entre a Área Total de Construção e a Área Total
Índice de Ocupação do Solo (Io)	$(\Sigma AI / A_{TP}) \times 100$	AI e A <sub>T</sub>	10%	É o quociente entre a Área Total de Implantação e a Área Total, expresso em percentagem
Índice de Edificabilidade	APavim / AT	ATP e AT arr	0,84	É o quociente entre a Área de Pavimento numa operação urbanística e a área de solo
Índice de Permeabilidade	APerm / AT	AT Permeável	0,51	É o quociente entre a Área Permeável numa operação urbanística e a área de solo
Densidade Habitacional (Dhab)	Nº Fogos / há	Nº Fogos	7,7	É o quociente entre o Nº de Fogos existentes e a Área Total
Áreas Verdes (AC com)	$\Sigma AT\ verdes / A_T$	AT verdes	16%	É o quociente entre a totalidade de Áreas Verdes e a Área Total, expresso em percentagem

Tabela | Planta de resumo de áreas existentes (Do autor, 2019).



Fig. | Planta de resumo de áreas propostas (Do autor, 2019).

#### PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA PARA URBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO

TABELA RESUMO DE ÁREAS - Proposta

	Dados de Base	Área m <sup>2</sup>	OBSERVAÇÕES
Áreas Totais Existentes	$A_T = \text{Área Total}$	46182	Área Total de solo considerada
	$A_{TP} = \text{Área Total das Parcelas}$	9164	Área Total de solo afecto às parcelas

USOS DA ESTRUTURA EDIFICADA	% / AC	AC: Área de Construção (m <sup>2</sup> )	OBSERVAÇÕES
Área construída de Habitação (AC hab)	82%	41789	Área construída de uso habitacional
Área construída de Comércio (AC com)	5%	2378	Área construída de uso comercial
Área construída de Serviços (AC ser)	1%	462	Área construída de uso de serviços
Área construída de Estacionamento (AC est)	11%	5642	Área construída de uso de estacionamento em estrutura
Área Total construída do Domínio Privado dos Particulares (AC pp)	98%	50271	AC para calcular o Índice de Utilização (Iu)
Área Total construída do Domínio Privado ou Público, de uso público / Equipamentos Públicos (AC eq)	2%	925	Área construída de Equipamentos Colectivos
Total de Áreas construídas (AC <sub>T</sub> )	100%	51196	Igual à soma das Áreas de Construção (AC)

ÁREAS PÚBLICAS	% / AT	Áreas de Terreno (m <sup>2</sup> )	OBSERVAÇÕES
Área de Arruamentos (AT arr)	75%	28249	Área de solo afecto aos Arruamentos de utilização colectiva
Áreas Verdes (AT verdes)	23%	8769	Área de solo afecto às Áreas verdes de utilização colectiva
Área de Equipamentos Públicos (AT eq)	2%	568	Área de solo afecto às parcelas destinadas a equipamentos de utilização colectiva
Total	100%	37586	Igual à soma das Áreas Públicas

PARÂMETROS	Cálculo	Dados de Base	VALOR	OBSERVAÇÕES
Índice de Utilização do Solo (Iu)	$\Sigma AC_i / A_T$	AC <sub>T</sub> e A <sub>T</sub>	1,1	É o quociente entre a Área Total de Construção e a Área Total
Índice de Ocupação do Solo (Io)	$(\Sigma AI / A_{TP}) \times 100$	AI e A <sub>T</sub>	20%	É o quociente entre a Área Total de Implantação e a Área Total, expresso em percentagem
Índice de Edificabilidade (Ie)	$ATP_{vím} / AT$	ATP e AT arr	0,81	É o quociente entre a Área de Pavimento numa operação urbanística e a área de solo
Índice de Permeabilidade (Ip)	$ATPerm / AT$	AT Permeável	48%	É o quociente entre a Área Permeável numa operação urbanística e a área de solo
Densidade Habitacional (Dhab)	Nº Fogos / há	Nº Fogos	7,9	É o quociente entre o Nº de Fogos existentes e a Área Total
Áreas Verdes (AC com)	$\Sigma AT \text{ verdes} / A_T$	AT verdes	19%	É o quociente entre a totalidade de Áreas Verdes e a Área Total, expresso em percentagem

Tabela | Planta de resumo de áreas propostas (Do autor, 2019).

PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA PARA UBANIZAÇÃO DA BARRADA, CARREGADO							
TABELAS DE CUSTOS E RECEITAS - Proposta							
CUSTOS DA OPERAÇÃO							
Tipo	Item	Unidade	Valor Unitário	Quantidade	Valor Total (€)	Valor Total (%)	Observações
Estudos e Projectos	Estudos Topográficos	vg	50 000,0 €	1,0	50 000,0 €	0,8%	Considera-se, a título exemplificativo, um valor fixo para o terreno em questão
	Estudos Geotécnicos	vg	25 000,0 €	1,0	25 000,0 €	0,4%	Considera-se, a título exemplificativo, um valor fixo para o terreno em questão
	Projectos Urbano/Espaço Público	% Custo Urbanização + Edificação	5,0%	65267,0	301 734,75 €	4,7%	O cálculo dos custos de projecto obedece a normas legais comuns ao quadro de livre concorrência da União Europeia
	Sub-Total			-	376 734,8 €	5,9%	
Domínio Público	Movimentos de Terras	m3	30%	28249,0	1 271 205,0 €	19,8%	Valor aproximado considerando uma % do valor dos arruamentos
	Aruamentos	m2	150,0 €	28249,0	4 237 350 €	66,1%	Inclui todas as infra-estruturas de abastecimento e de saneamento; mobiliário urbano e elementos arbóreos
	Áreas Verdes	m2	60,00 €	8769,0	526 140 €	8,2%	Inclui mobiliário urbano, arborização e rede de rega
	Sub-Total			-	6 034 695,0 €	94,1%	
Total Custos em Domínio Público					6 411 429,8 €	68%	
Terreno	Área de Terreno sujeita a Projecto Urbano	m2	750,0 €	1458,0	1 093 500,0 €	37,1%	Valor do Terreno
	Sub-Total			-	1 093 500,0 €	37,1%	
Estudos e Projectos	Estudos Topográficos	vg	30 000,0 €	1,0	30 000,0 €	1,0%	Considera-se, a título exemplificativo, um valor fixo para o terreno em questão
	Estudos Geotécnicos	vg	15 000,0 €	1,0	15 000,0 €	0,5%	Considera-se, a título exemplificativo, um valor fixo para o terreno em questão
	Projectos de Edificação	% Custo Urbanização + Edificação	5,0%	5408,0	86 262,1 €	2,9%	O cálculo dos custos de projecto obedece a normas legais comuns ao quadro de livre concorrência da União Europeia
	Sub-Total			-	131 262,1 €	4,4%	
Domínio Privado	Demolições	m2	50,0 €	0,0	0,0 €	0,0%	Valor de AC a demolir
	Construção Uso Habitação	m2	800,0 €	0,0	0,0 €	0,0%	Considerando ranking imobiliário médio
	Construção Outros Usos	m2	700,0 €	1133,0	793 100,0 €	26,9%	Considerando ranking imobiliário médio
	Estacionamento	m2	300,0 €	2817,0	845 100,0 €	28,6%	Considerando ranking imobiliário médio
	Arranjo Áreas Exteriores	m2	100,0 €	0,0	0,0 €	0,0%	Área integrantes do Domínio Privado não edificadas (Logradouros)
	Taxa de Urbanização	m2	59,7 €	1458,0	87 042,6 €	3,0%	Valor da Taxa Municipal de Alenquer
	Sub-Total			-	1 725 242,6 €	58,5%	
Total Custos em Domínio Privado (sem custos financeiros)					2 950 004,7 €	32%	
Total Custos da Operação de Requalificação					9 361 434,5 €	100%	
RECEITAS DA OPERAÇÃO							
Tipo	Item	Unidade	Valor Unitário (€)	Quantidade	Valor Total (€)	Valor Total (%)	Observações
Taxas	Taxa de Urbanização	m2	59,7 €	1458,0	87 042,60 €	22,4%	Calculado nos custos de Domínio Privado
	Sub-Total			-	87 042,60 €	22%	
Impostos	IMI	Fracção (150m2)	648,00 €	26	17 064,00 €	4,4%	Considerando ranking imobiliário médio
	IMT	Fracção (150m2)	10 800,00 €	26	284 400,00 €	73,2%	Considerando ranking imobiliário médio
	Sub-Total			-	301 464,00 €	78%	
Total Receitas em Domínio Público					388 506,6 €	22%	
RESULTADO DA OPERAÇÃO DOMÍNIO PÚBLICO (RECEITAS-CUSTOS)					-6 022 923,2 €	-93,9%	
Vendas de produto	Venda de ABC de Habitação	m2	2 500,00 €	0,0	0,00 €	0,0%	Considerando ranking imobiliário médio, consultado em idealista.pt (Junho 2018)
	Venda de Outros Usos	m3	1 750,00 €	3950,0	6 912 500,00 €	100,0%	Considerando ranking imobiliário médio, consultado em idealista.pt (Junho 2018)
	Sub-Total			3950,0	6 912 500,00 €	100%	
Total Receitas do Domínio Privado (sem custos financeiros)					6 912 500,0 €	100%	
RESULTADO DA OPERAÇÃO DOMÍNIO PRIVADO (RECEITAS-CUSTOS)					3 962 495,3 €	134,3%	

Tabela | Planta de custos de áreas propostas (Do autor, 2019).

## **Anexo 4**

Cópias de plantas originais da urbanização

#### 4| Cópias de plantas originais da urbanização

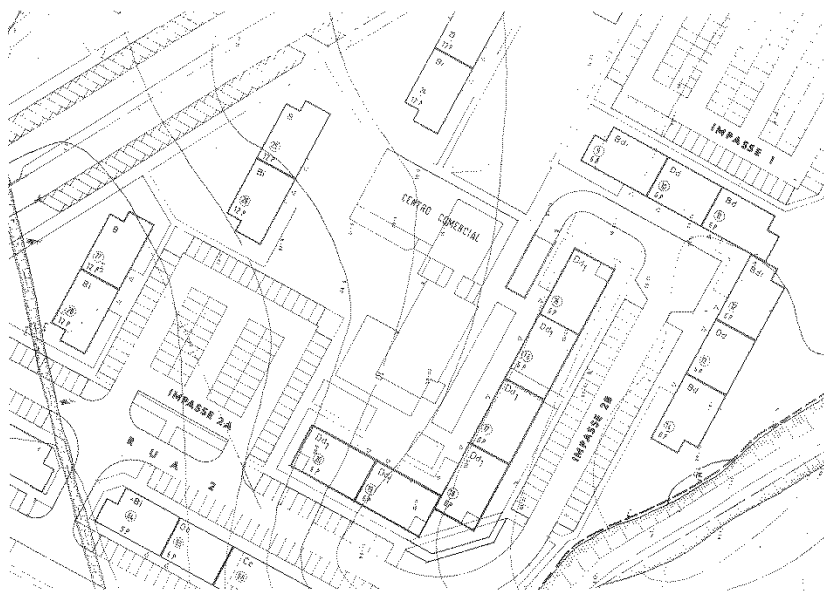


Fig. I | Cópia de Planta original da Urbanização da Barrada (CMA, 2018).



Fig. J | Cópia de Planta original da Urbanização da Barrada (CMA, 2018).



Fig. | Cópia de Planta original da Urbanização da Barrada (CMA, 2018).

## **Anexo 5**

Painéis de Apresentação



# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

Ortofotomapa  
Enquadramento  
0M

600M



Área de Estudo

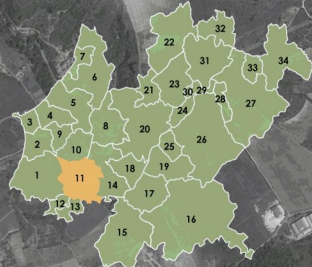


Zona Industrial do Carregado

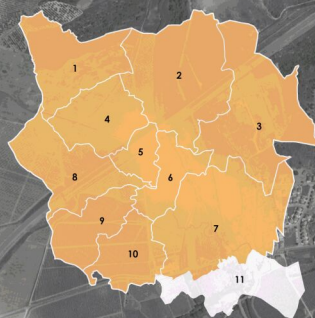


Centro Comercial Campera

Enquadramento da Região Oeste e Vale do Tejo no panorama nacional



Enquadramento do Município de Alenquer na Região Oeste e Vale do Tejo



Enquadramento da Freguesia de Carregado e Cadafais no Município de Alenquer

Área do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1-Torres Vedras           | 21-Alearenha              |
| 2-Lousinha                | 22-Ourem                  |
| 3-Peniche                 | 23-Torres Novas           |
| 4-Óbidos                  | 24-Golegã                 |
| 5-Caldas da Rainha        | 25-Alpiarça               |
| 6-Alcobaca                | 26-Chamusca               |
| 7-Nazaré                  | 27-Abrantes               |
| 8-Rio Maior               | 28-Constância             |
| 9-Bombarral               | 29-Vila Nova da Barquinha |
| 10-Cadaval                | 30-Entroncamento          |
| 11-ALENQUER               | 31-Tomar                  |
| 12-Sabral de Monte Agraço | 32-Ferreira do Zêzere     |
| 13-Arruda dos Vinhos      | 33-Sardoal                |
| 14-Azambuja               | 34-Mação                  |
| 15-Benavente              |                           |
| 16-Coruche                |                           |
| 17-Selvalente de Mago     |                           |
| 18-Carlaxo                |                           |
| 19-Almeirim               |                           |
| 20-Santarém               |                           |

Município de Alenquer

- |  |
|--|
| 1-Vila Verde dos Francos                     |
| 2-Abregada e Cabanas de Torres               |
| 3-Oia  |
| 4-Ventosa                                    |
| 5-Olhavo                                     |
| 6-Meca                                       |
| 7-Alenquer                                   |
| 8-Aldeia Galega da Merceana e Aldeia Gavinha |
| 9-Ribatão e Pereiro de Palhaçana             |
| 10-Cansul                                    |
| 11-CARREGADO E CADAF AIS                     |



Nº Habitantes Residentes  
11707



Densidade  
775,8 hab/Km<sup>2</sup>



Área Urbana da Vila do Carregado



Cruzamento Autoestradas A17/A10



Central Termoeletrica do Carregado



Ponte da Lezíria

ENQUADRAMENTO 01



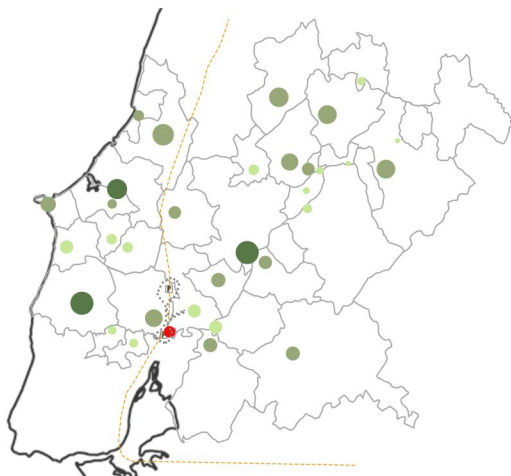
# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## PROT-OVT



## Ligações Viárias Estruturantes



- Centros Urbanos Regionais
- Centros Urbanos Estruturantes
- Centros Urbanos Complementares
- [P] Porta Norte da Área Metropolitana de Lisboa (Porta Logístico-Empresarial)
- Rede Ferroviária de Alta Velocidade

## Demografia



População Residente (2011)



Faixa Etária da População (2011)



Situação Laboral dos Residentes (2011)



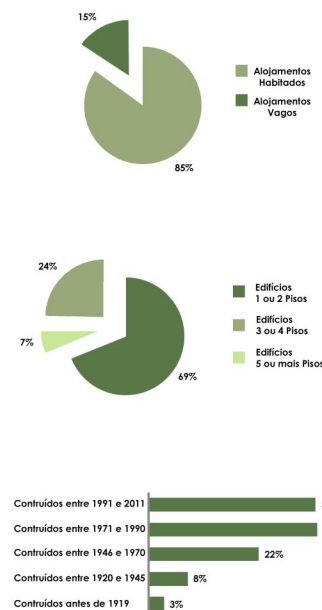
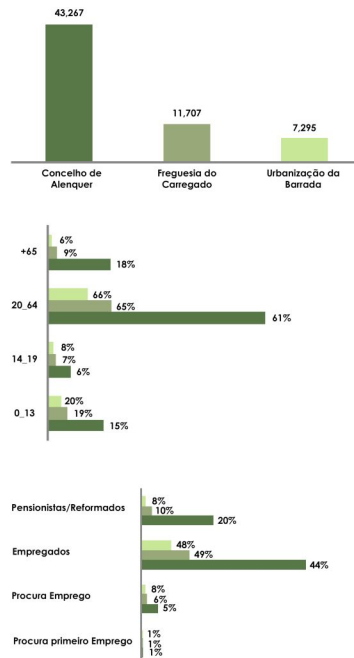
Situação Alojamentos (2011)



Nº Pisos Edifícios (2011)



Ano Construção Edifícios (2011)



## Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU)



- 1 Requalificação e melhoria das condições do parque TIR no Carregado
- 2 Adequação do interface de transportes públicos do Carregado
- 3 Construção de ciclovia e via pedonal de ligação da estrada nacional nº1 á urbanização da Barrada
- 4 Criação de circuitos e acessos alternativos para os veiculos pesados
- 5 Construção de ciclovias e vias pedonais entre as vilas de Alenquer e Carregado
- 6 Criação do parque verde e urbano do Carregado
- 7 Reabilitação dos espaços públicos da urbanização da Barrada

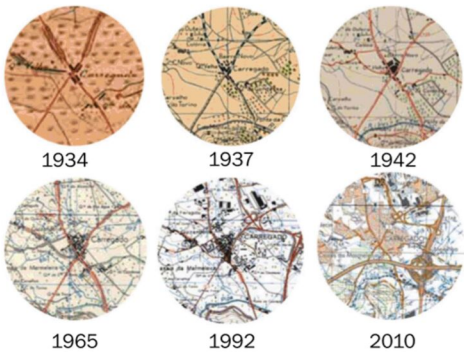




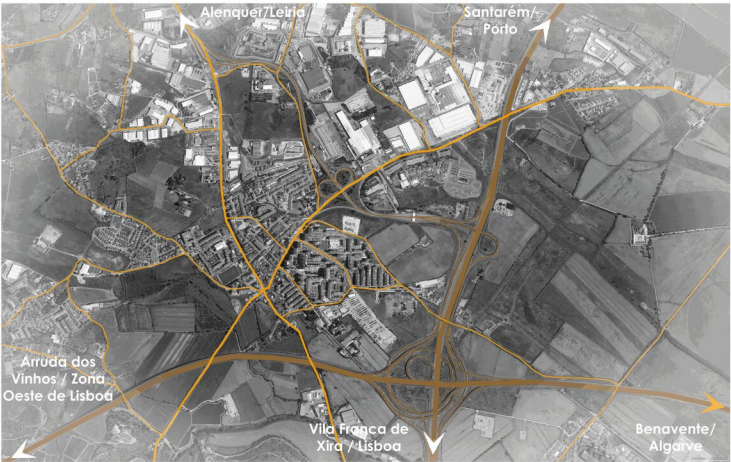
# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## Evolução



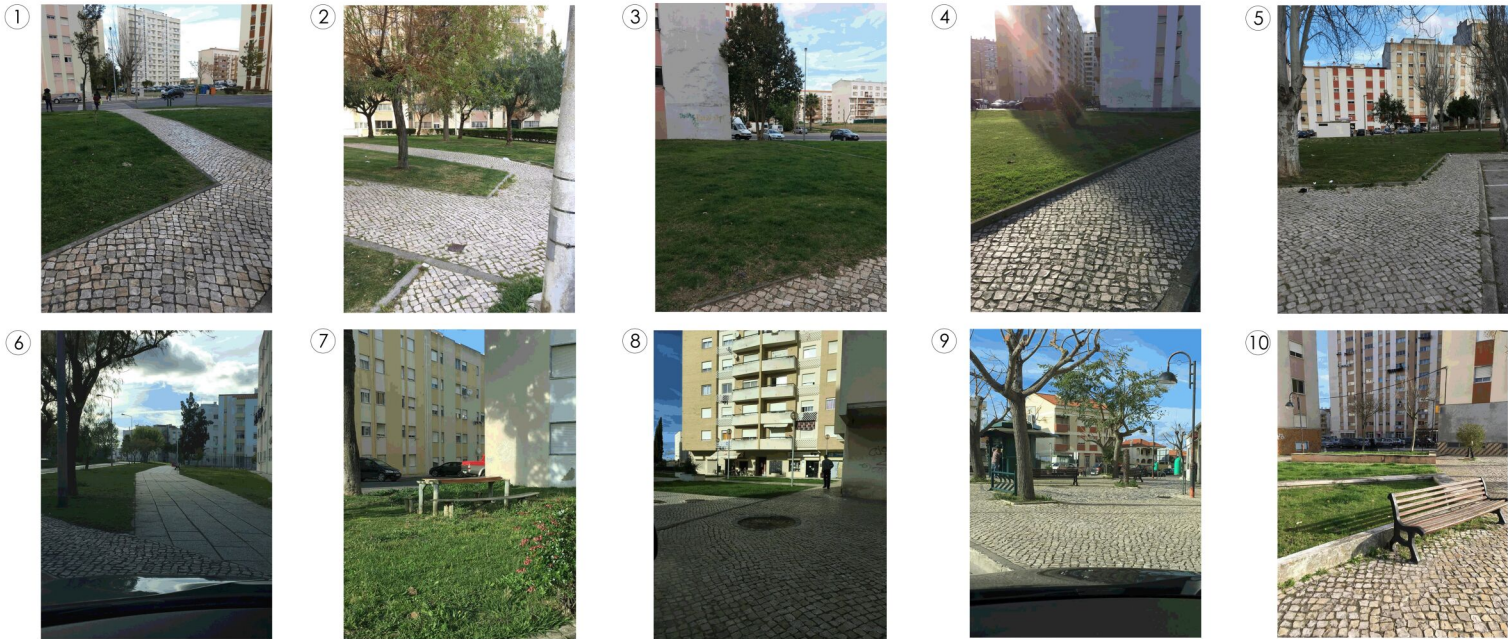
## Rede Viária



## Usos - Funções



## Espaços Públicos Existentes





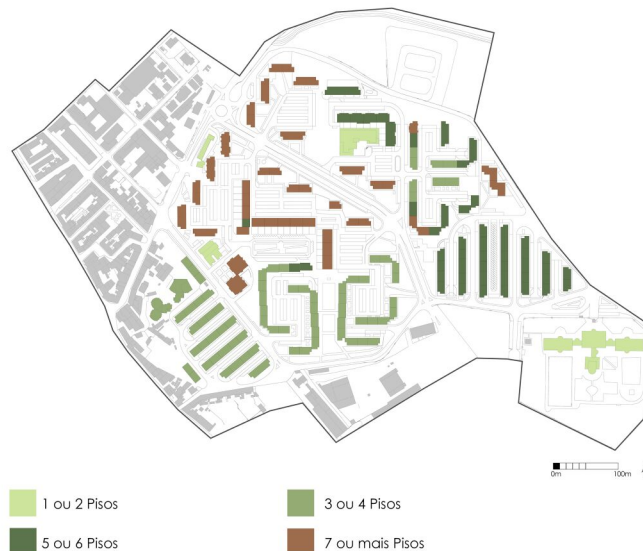
# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

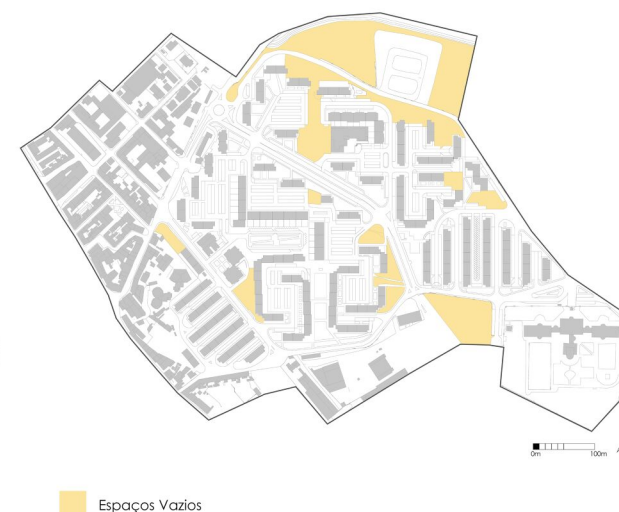
## Espaços Verdes / Espaço Automóvel



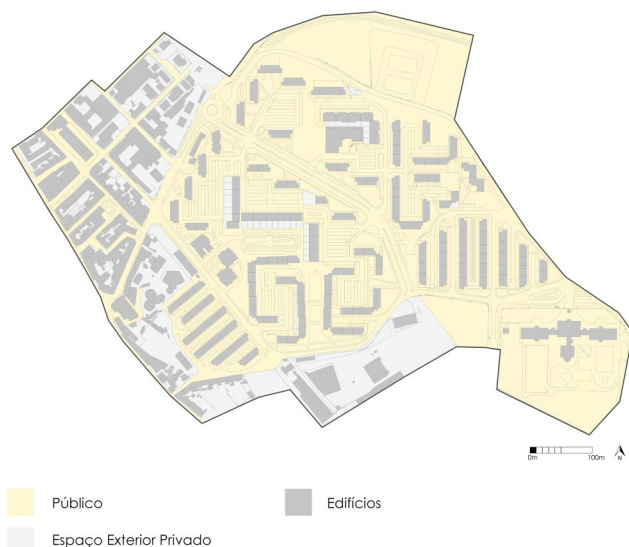
## Nº Pisos



## Vazios



## Público/Privado



## Análise SWOT

### Forças

- Localização geográfica;
- Proximidade à região de Lisboa;
- Acesso a várias redes viárias de 1º nível;
- Grandes polos logísticos nas proximidades;
- Muita oferta de emprego;
- Habitações a preços acessíveis;
- Muita variedade de comércio, tanto local como grandes superfícies;

### Fraquezas

- Inexistência de Planos implementados;
- Pouca interação entre os vários espaços da urbanização;
- Falta de planos que promovam a urbanização;
- Falta de Serviços e equipamentos;
- "Estrangulamento" da urbanização por parte de: redes viárias e complexos logísticos
- Quantidade e qualidade dos espaços públicos de lazer e estar;
- Diversidade de transportes públicos;
- Grande densidade habitacional;
- Poucos equipamentos desportivos;
- Excesso de trânsito pesado
- Estacionamento

### Oportunidades

- Redimensionamento das vias de circulação viária e pedonal
- Vários espaços vazios na urbanização de dimensões variadas
- Possibilidade de requalificação de espaços vazios
- Possibilidade de criação de eixo central com equipamentos e serviços
- Possibilidade de ligação à vila de Alenquer e estação ferroviária da Vala do Carregado
- Desvio do trânsito pesado do interior da vila do Carregado
- Muita população ativa e jovem

### Ameaças

- Diferenças ao nível de etnias dos residentes
- Falta de espaços para os jovens utilizarem/ estarem depois do horário escolar
- Degradação dos espaços públicos existentes
- Aumento dos acidentes devido ao excesso de trânsito
- Pouco investimento público na zona

# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## A Estratégia

Aproximar os pontos de maior influência na urbanização, como o centro de saúde e o centro comercial /centro comunitário Palmeiras

Criação do Eixo das Descobertas, com base na requalificação de espaços públicos existentes e espaços vazios.

Desvio do trânsito pesado do interior da urbanização e também da vila do Carregado

Reformulação do perfil da Av. das Descobertas

Colocação de novos equipamentos de recreio e lazer que abranjam as mais variadas faixas etárias dos residentes da urbanização



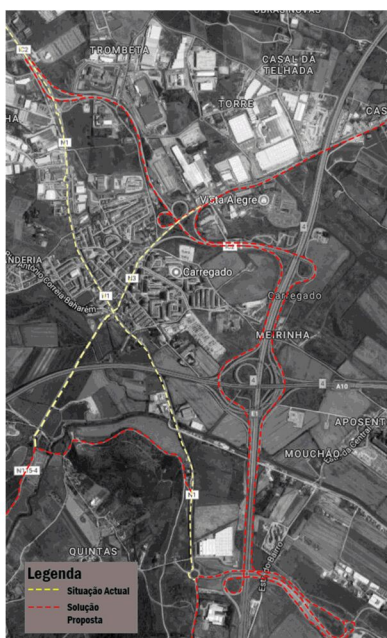
Promover a Mobilidade Pedonal



Requalificar Espaços Públicos e Vazios



Eixo das Descobertas



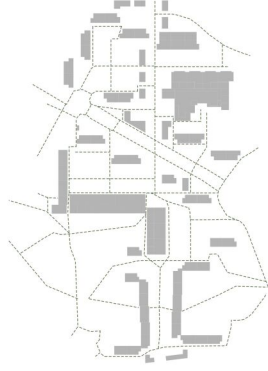
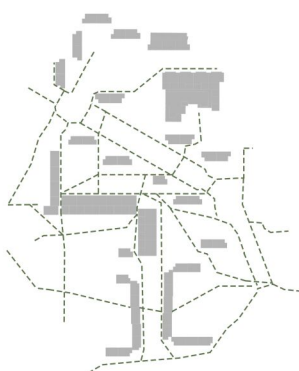


# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

Antes

Depois



Percursos Pedonais utilizados com mais frequência



Espaços Verdes







Espaço Dedicado ao Automóvel



Avenida das Descobertas



## LEGENDA

-  Serviços / Escritórios
-  Campo de Jogos
-  Áreas de Jogos
-  Espaços para Lojas
-  Espaços para Restauração
-  Parque de Estacionamento Subterrâneo
-  Auditório / Área de Conferências
-  Piso Multiusos para actividades em grupo
-  Áreas de jogos Culturais
-  Parque Infantil
-  Área de Máquinas de Manutenção

Escala 1/1000



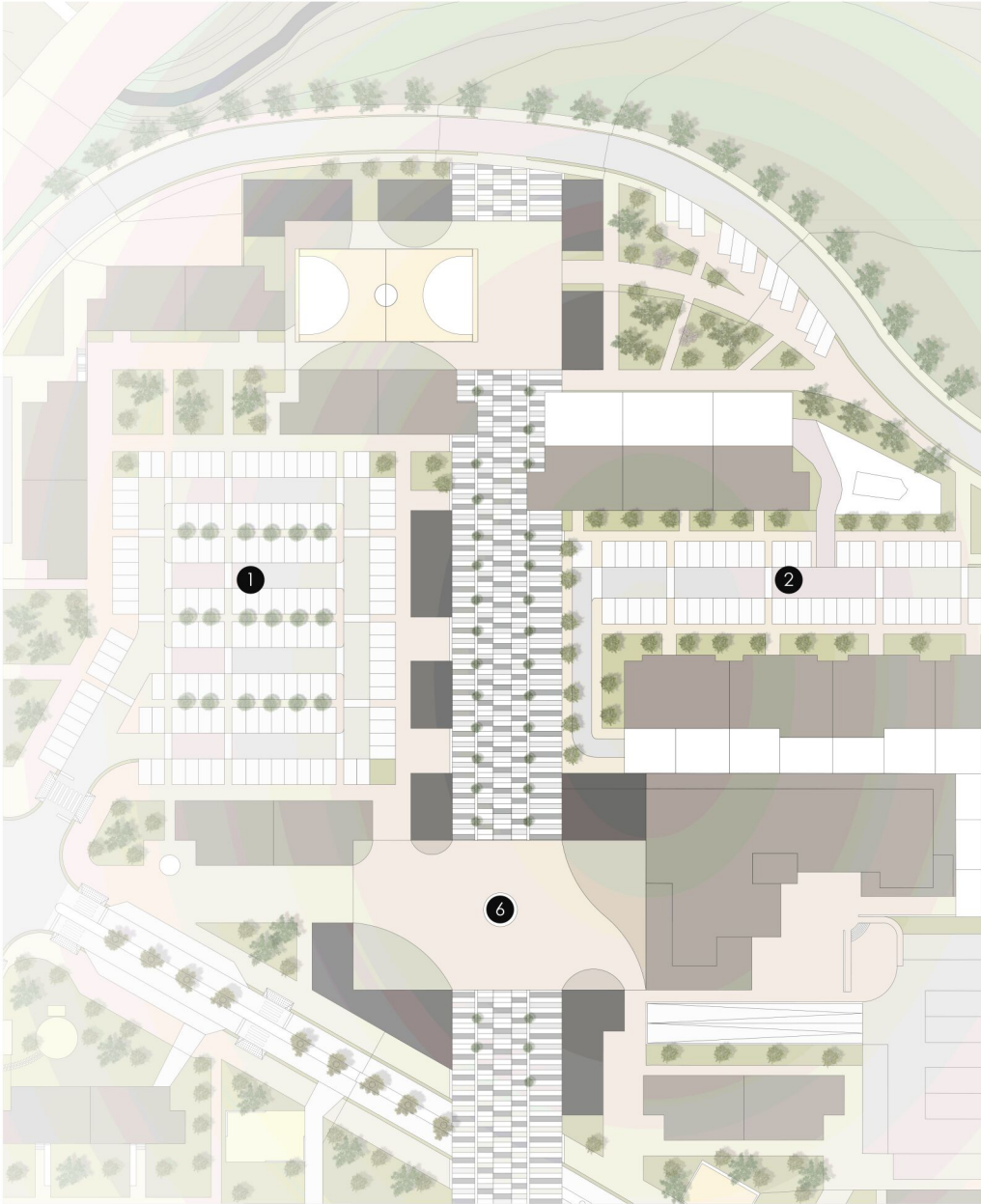
Intervenção

06

# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## Segmento AB



### Estacionamento



Parque de estacionamento subterrâneo proposto - Escala 1:500

Situação	Nº de Vagas existentes	Nº de Vagas Propostas	Diferença
1 Praceta João Álvares Fagundes	182	148	-34
2 Praceta Tristao Vaz Teixeira	56	53	-3
3 Avenida das Descobertas	104	0	-104
4 Praceta Gaspar Corte Real	166	151	-15
5 Praceta João Gonçalves Zarco	118	130	12
6 Eixo das Descobertas	0	108	108
TOTAL	626	590	-36

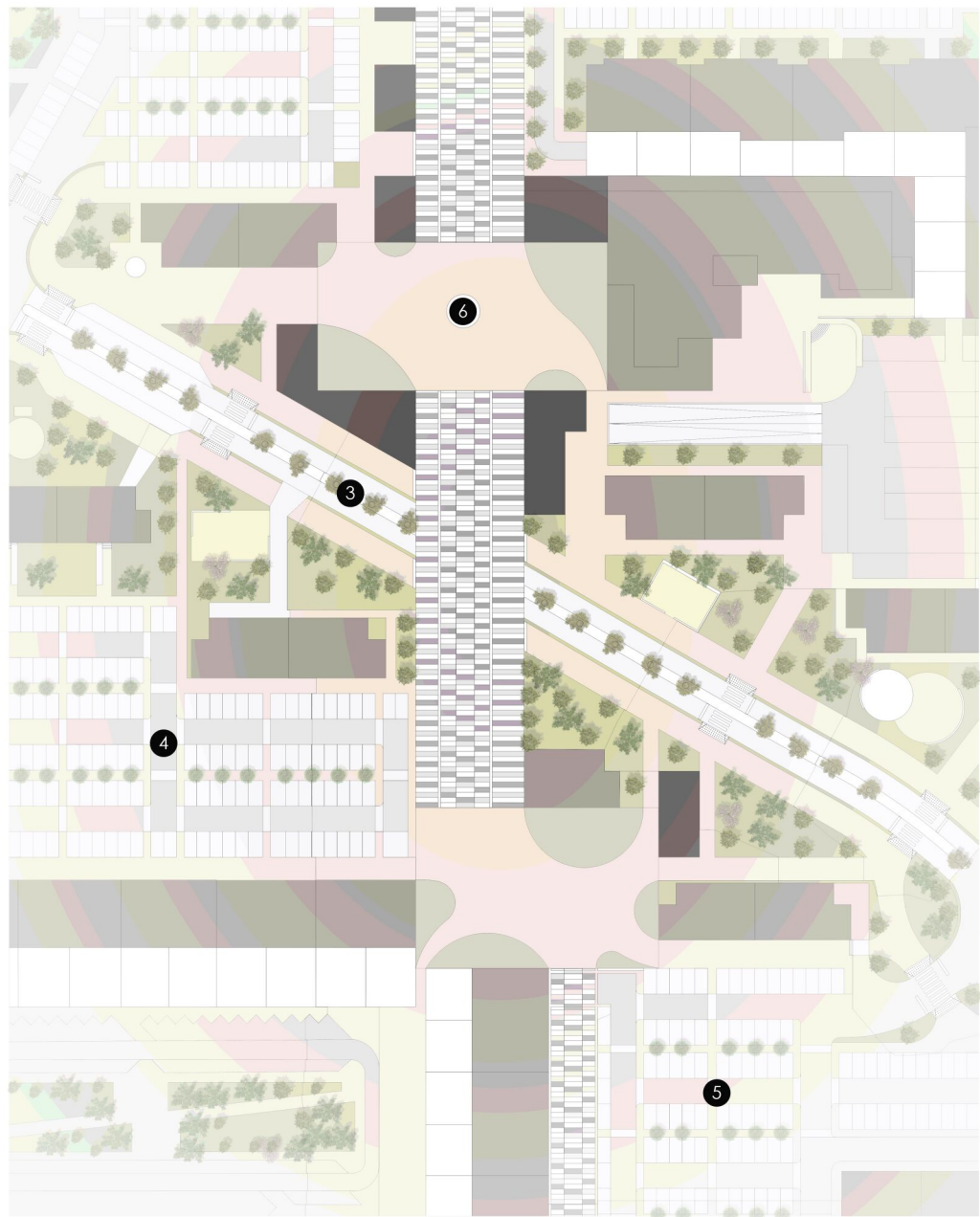




# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## Segmento BC

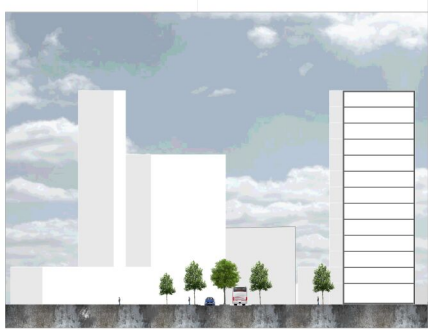


Perfil Avenida das Descobertas

Antes



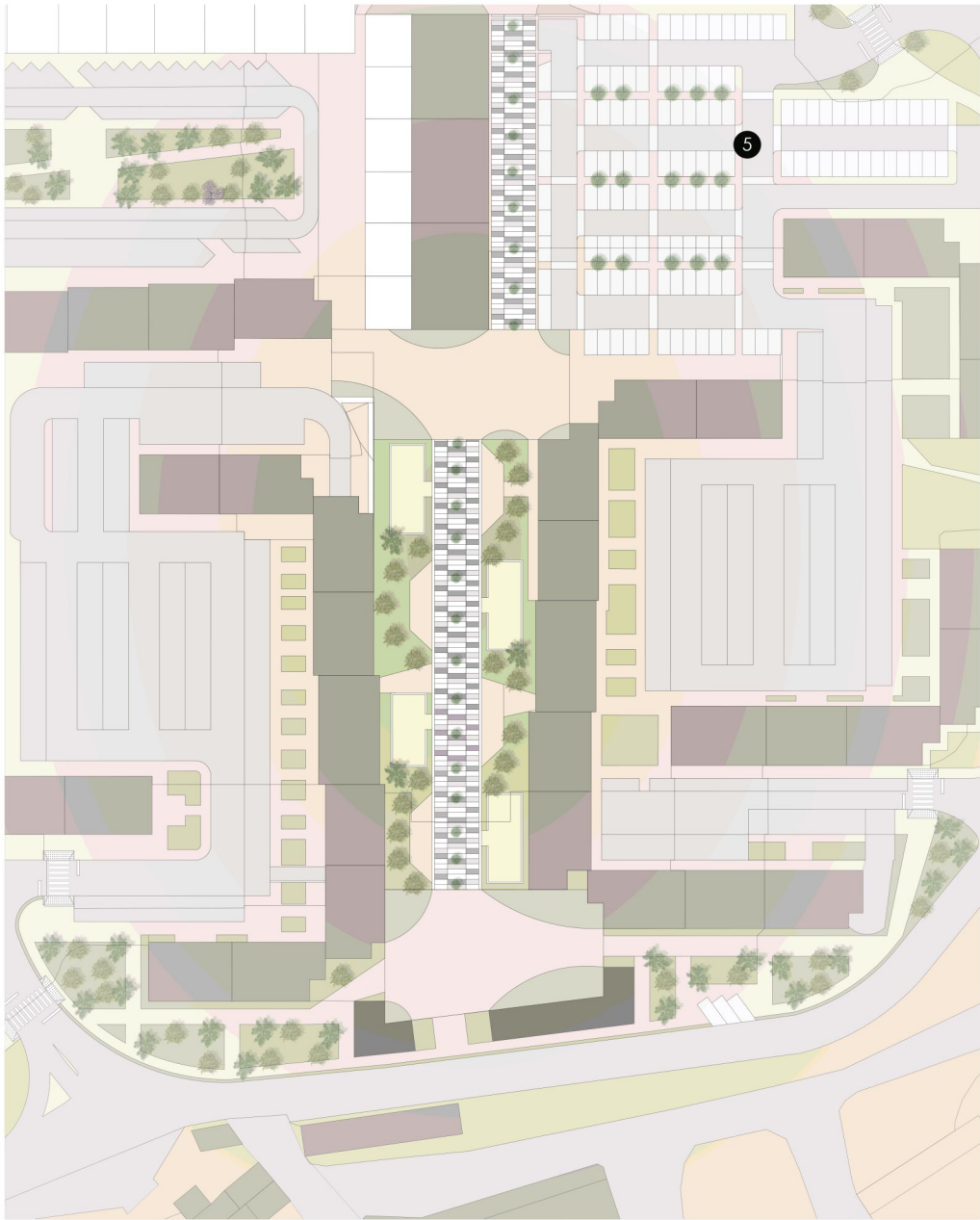
Depois



# REQUALIFICAÇÃO DE SUBÚRBIOS HABITACIONAIS

Espaço público como elemento de ligação no Carregado

## Segmento CD



### Materialidade



Áreas Verdes



Betão Colorido - Pavimentos



Betão Colorido - Pavimentos



Pré Fabricados em Betão - Estacionamento

### Vegetação



Acer negundo  
Altura : 15m a 20m de altura  
Folha Caduca  
Fruto : Dissâmara



Jacaranda mimosifolia D. Don  
Altura : até 10m  
Folha Caduca



Celtis australis  
Altura : até 30m  
Folha Caduca

Planta C-D  
Escala 1/500



Intervenção

09